SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Die 187. Rundreise der Bremen (IV): die außerordentlichen Entscheidungen der Schiffsleitung und ihre literarische Verarbeitung

Schwarzrock, Imke

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Schwarzrock, I. (2007). Die 187. Rundreise der Bremen (IV): die außerordentlichen Entscheidungen der Schiffsleitung und ihre literarische Verarbeitung. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, *30*, 69-97. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59678-6

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Deutsches Schiffahrtsarchiv 30, 2007, S. 69–97

▶ IMKE SCHWARZROCK

Die 187. Rundreise der BREMEN (IV)

Die außerordentlichen Entscheidungen der Schiffsleitung und ihre literarische Verarbeitung

Vorbemerkung des Herausgebers

Der folgende Beitrag entstand als Hausarbeit in meinem Hauptseminar zum Thema »Schifffahrt und Schiffbau im ›Dritten Reich‹« im Wintersemester 2005/2006 an der Universität Bremen. Ausgangspunkt waren das soeben erschienene Buch von Peter A. Huchthausen: Shadow Voyage: The Extraordinary Wartime Escape of the Legendary SS BREMEN. Hoboken, N.J. 2005 und meine Rezension des Buches im International Journal of Maritime History 27, Nr. 2, 2005, S. 476-478. Die Besprechung des mit unendlich vielen Fehlern behafteten Buches, auf die der Autor im Vorfeld der Veröffentlichung durch Arnold Kludas und andere aufmerksam gemacht worden war, ohne jedoch entsprechende Korrekturen vorzunehmen, endete mit dem Satz: *As a moralist Huchthausen is simplistic, as a historian he has his limits, as a writer of a gripping thriller he is excellent.* Die an die Autorin gestellte Aufgabe lautete, die Aussagen des Kapitäns über die letzte Fahrt der BREMEN in den verschiedenen Auflagen seines Buches zu überprüfen und mit den Darstellungen anderer Autoren zu vergleichen.

Lars U. Scholl

1. Einleitung

> *Die »Bremen« ist nicht mehr. ... Der gute Ruf, der von der »Bremen« ausstrahlte, hat ungeschmälert die für unsere Seefahrt so ruhmlosen Jahre nach dem Ende des Krieges überdauert. Und diesem guten Ruf ist es gewiß mit zu verdanken, daß dem Wiederbeginn der deutschen Passagier-Schiffahrt ein glücklicher Start beschieden war.*[1]

Wie so vielen anderen Darlegungen aus seiner Feder, muss man sich auch diesen, wenige Monate vor dem letzten »echten« Lloydjubiläum 1957 gedruckten Abschlussworten von Kommodore Ahrens über die Geschichte der BREMEN[2] und ihre besondere Bedeutung nicht anschließen. Sicher ist aber, dass die BREMEN einer der Höhepunkte der Geschichte ihrer Reederei war und bis heute ihr unangefochtenes Aushängeschild ist. Seit 1970 ist aber auch der Norddeutsche Lloyd nicht mehr, und jedes Bemühen, nicht nur die Geschichte der Reederei, sondern auch ihre besondere Wichtigkeit für die Region und die gesamte deutsche Schifffahrt darzustellen, wird sich zunehmend schlaglichtartig besonders typischen oder auch nur besonders aufsehenerregenden Entwicklungen oder Ereignissen zuwenden; dies umso stärker, je mehr die Erinnerung und das gewachsene Verständnis schwinden.

Die 187. Rundreise der vierten BREMEN, auch als »Murmansk-Fahrt« oder die »Flucht der BREMEN« bekannt, war ein solches national und international aufsehenerregendes Ereignis, das bis heute die historische Wissenschaft ebenso wie die Phantasie beflügelt. Die erfolgreiche Heimkehr des Schiffes war nicht nur ein absoluter Glücksfall für die nationalsozialistische Propaganda-Maschinerie, der das Ereignis gerade recht kam, um die knapp zwei Wochen zuvor erstmals veröffentlichte Verlustliste der Handelsmarine wirksam zu retuschieren, auch für die internationale Presse brachten die »Abenteuer« der BREMEN zwischen dem 22. August und 13. Dezember 1939 eine selbst angesichts der allgemeinen Lage hervorragende Nachrichtenausbeute. Bis heute finden sie häufig Eingang in die Literatur, während die vielfach mindestens ebenso spektakulären Blockadedurchbrüche anderer deutscher Handelsschiffe[3], von denen einige unter weit schwierigeren Bedingungen ihren Weg in die Heimathäfen zurückfanden, in der Aufmerksamkeit immer noch weit hinter der dem damaligen Flaggschiff der Handelsflotte geschenkten zurückstehen.

Dass es statt der sofortigen Rückkehr nach Bremerhaven überhaupt zum fahrplanmäßigen Anlaufen New Yorks und so zu einer »Rundreise« über New York und Murmansk kam, ist auf verschiedene Entscheidungen der Schiffsleitung zurückzuführen, die sich, dem drohenden Kriegsausbruch und anderslautender telegraphischer Order zum Trotz, entschloss, die geplante Fahrt nach New York fortzusetzen.

Dargestellt werden sollen hier ausschließlich die außerordentlichen Entscheidungen der Schiffsleitung, mögliche Motivationen für diese Entscheidungen sowie ihre Darstellung in der einschlägigen Literatur, besonders der »Selbstdarstellung« durch Kommodore Ahrens.[4] Eine detaillierte Gesamtschilderung der Ereignisse auf der 187. Rundreise Bremerhaven – New York – (Murmansk) – Bremerhaven ist ebenso wenig beabsichtigt wie die der Rezeption des Ereignisses in der Öffentlichkeit. Die Vorkommnisse während und nach der Reise finden deshalb nur insoweit Erwähnung, als sie für die Erklärung der Hintergründe bzw. Auswirkungen der Entscheidungen von Kapitän Ahrens wichtig erscheinen. Desgleichen nicht erörtert werden die unzähligen sekundären Einzelentscheidungen, wie Ausweichmanöver zur Vermeidung von Sichtkontakt, die Querung der Hauptschifffahrtsrouten und Sperrgürtel nur bei Nacht sowie ähnliche Maßnahmen, die durch die Gesamtsituation quasi diktiert wurden oder aber zum seemännischen Alltag gehören und daher kaum expliziter Begründungen bedürfen.

1.1 Quellen und Quellenkritik

Erschwert wird die Erörterung dadurch, dass ein Großteil der Publikationen, die sich mit der Murmansk-Fahrt der BREMEN beschäftigen, grobe Ungenauigkeiten, Auslassungen oder sogar falsche Informationen enthalten, was eine über das übliche Maß hinausgehende ausführliche Quellenkritik erfordert.

Da detaillierte Rezensionen der gesamten relevanten BREMEN-Literatur den Rahmen dieses Beitrages sprengen würden, müssen sich die Bemerkungen über die benutzte Literatur, so sehr diese auch zu eingehenderer Besprechung einlädt, auf wenige Sätze über die »Auskunftsfreudigkeit«, allgemeine Glaubwürdigkeit und die daraus folgende Verwendbarkeit beschränken. Hinsichtlich der Abwägung der für das Thema relevanten Punkte wird auf die Einzelerörterung der Entscheidungen der Schiffsleitung verwiesen.

1.1.1 Augenzeugenberichte und zeitnahe Dokumente

Von den fast tausend Besatzungsmitgliedern auf der letzten Rundreise der BREMEN haben nur drei, nämlich Gertrud Ferber, Leiterin des Reisenden-Sonderdienstes, Hanns Tschira, der Bordfotograf, und Kapitän Adolf Ahrens selber literarische Zeugnisse über die Reise veröffentlicht.

Darüber hinaus liegen die – unveröffentlichten – Tagebuchaufzeichnungen des Stewards Walter Renneberg und die Kladde des Schiffstagebuches vor. Letztere ist zwar als einziges verfügbares Originaldokument von der 187. Reise von dokumentarischem Wert, gibt aber naturgemäß zur vorliegenden Fragestellung nur wenig Auskunft, da es sich »lediglich« um die Kladde, nicht das eigentliche Logbuch handelt und sich das für das Thema fast noch interessantere Funktagebuch gar nicht erhalten hat. Zwar sind die üblichen Eintragungen über Unfälle, Abmahnungen etc. sowie die Schiffsorte, die Wetterbedingungen und der Verbrauch an Wasser, Öl usw. verzeichnet, nicht aber Informationen über eingehende bzw. abgesandte Telegramme[5], Funkkontakte bzw. -peilungen oder gar Begründungen für bestimmte Handlungsweisen.

Dr. Ferber, die als einzige der »Augenzeugen« durchblicken lässt, dass die Murmansk-Fahrt und besonders die Propagandawirkung des erfolgreichen Blockadedurchbruches nicht nur positiv zu sehen sind, und die – ebenfalls als einzige – im gleichen Kontext auch die Leistung der Hapag-Schiffe erwähnt, hätte sicherlich eine weniger propagandistisch eingefärbte Sicht auf die Fahrt liefern können, als Kommodore Ahrens und Hanns Tschira dies in ihren Publikationen zur Zeit des »Dritten Reiches« taten, zumal Dr. Ferber aus der Sicherheit und dem Abstand des Jahres 1959 heraus veröffentlichte.[6] Darüber hinaus hätte Gertrud Ferber, obgleich sie nicht der Schiffsleitung angehörte und unter Kapitän Ahrens, im Gegensatz zu seinem Vorgänger, wohl auch nicht mehr in deren Gedankenwelt eingeweiht war, durch ihre vorherigen Einblicke viele Vorgänge auf der Brücke besser durchschauen können als die meisten anderen Nicht-Nautiker an Bord. Umso bedauerlicher ist es vom Standpunkt des Historikers aus, dass sie in ihrer Darstellung der Geschichte der BREMEN ihre Anmerkungen über die letzte Reise auf eine einzige Seite beschränkt und keine über die allernötigsten Angaben wie Orte und Zeit hinausgehenden Auskünfte gibt.[7]

Hilfreicher ist da schon die Veröffentlichung von Bordfotograf Tschira. Er gehörte zwar ebenfalls nicht der Schiffsleitung, als Pächter der Fotoeinrichtungen streng genommen nicht einmal dem NDL an und konnte daher naturgemäß ebenfalls keine Hinweise über Interna der Schiffsleitung liefern, andererseits bietet er, besonders angesichts des propagandistischen Untertitels und des Ko-Herausgebers seiner Publikation, eine überraschend lesbare und nur selten durch offene Politpropaganda verzerrte Darstellung. Darüber hinaus helfen seine in journalistischem Plauderton dargebrachte Augenzeugen-Sichtweise und die zum Teil von Kapitän Ahrens' Darstellung abweichenden Einzelheiten dabei, sich von dessen alles beherrschenden Präsentationen zu lösen.

Ähnliches gilt in etwas geringerem Umfang für die Tagebuchaufzeichnungen Walter Rennebergs, die sich in einer Urfassung und einer »entnazifizierten« Nachkriegsvariante erhalten haben. In ihrer durch die nicht erfolgte Veröffentlichung erhaltenen Unmittelbarkeit und Freiheit von etwaiger Zensur sind sie eine willkommene Untermauerung der durch Hanns Tschira bzw. Kommodore Ahrens aufgebauten Faktengerüste[8] und geben darüber hinaus interessante Einblicke in die Gemütslage der Besatzung. Aufschlüsse über die Gemütslage der Schiffsleitung kann Walter Renneberg natürlich ebenso wenig geben wie Hanns Tschira.

Die wichtigsten Hinweise hierauf können naturgemäß nur aus der Schiffsleitung, am besten vom Schiffsführer selbst, kommen. Tatsächlich äußert sich Kommodore Ahrens gleich in sechs verschiedenen Monographien zur 187. Rundreise der BREMEN.[9] Diese Publikationen rücken in Ermangelung anderer verfügbarer Aufzeichnungen und der nicht mehr möglichen persönlichen Befragung[10] ins Zentrum der Untersuchung. Bei näherer Betrachtung stellt sich allerdings heraus, dass es sich bei den sechs Veröffentlichungen nur um zwei unterschiedliche Texte, nämlich die »Siegesfahrt« und die »Lebensfahrt« handelt, auf die alle anderen inhaltlich zurückzuführen sind, wobei auch der auf die BREMEN bezogene Anteil der »Lebensfahrt« deutlich als weitere Variante der »Siegesfahrt« zu erkennen ist.[11] Da im Laufe der Zeit in Kommodore Ahrens' Veröffentlichungen zwar literarische Ausschmückungen und politische Exkurse »verloren« gehen,

aber keinerlei neue Informationen hinzukommen, wird im Weiteren bei Verweisen auf ihn immer die »Siegesfahrt« als ausführlichster »Urtext« zugrunde gelegt.

Zu erwähnen bleibt noch, dass alle Publikationen, die unter Adolf Ahrens' Namen erschienen sind, von seinem »Ghostwriter« Christian Hilker aufgezeichnet wurden. Da vom literarischen Werk Hilkers nur sehr wenige Beispiele erhalten sind, ist schwer festzustellen, welcher der beiden Herren für den teilweise jugendbuchhaften Stil und, noch wichtiger, für die Weglassung bestimmter Fakten tatsächlich »verantwortlich« zu machen ist. Allerdings bezeugt die weitere Verwendung von Hilkers Texten für die Nachkriegspublikationen, dass es sich bei ihm nicht um einen Kommodore Ahrens von nationalsozialistischer Seite oder auch nur der Propaganda-Abteilung des Norddeutschen Lloyd aufgezwungenen Partner gehandelt haben kann, dessen er sich nach seinem Ausscheiden aus den Diensten der Reederei 1940 bzw. nach 1945 sicherlich entledigt hätte.[12]

Da es in Ermangelung verfügbarer widersprechender Äußerungen oder selbst verfasster Texte Adolf Ahrens' zur Murmansk-Fahrt ohnehin müßig ist, über die tatsächliche Urheberschaft bestimmter Teile der »Siegesfahrt« zu spekulieren, wird Kommodore Ahrens zumindest für die Faktenauswahl bzw. -präsentation als Verantwortlicher angenommen, zumal bei groben Abweichungen von seiner Vorstellung Ergänzungen oder Korrekturen dieser Abweichungen in den drei Publikationen der zwölf Nachkriegsjahre auch bei vorausgesetzter Arbeitsbelastung in der Politik[13] sehr wohl möglich, für die positive Selbstdarstellung vielleicht sogar opportun gewesen wären.[14]

1.1.2 Verarbeitung in populärwissenschaftlicher Literatur und halb-dokumentarischer Belletristik

Bis heute dominiert Kommodore Ahrens, der – wie erwähnt – abgesehen von Hanns Tschira als einziger Beteiligter öffentlichkeitswirksam über die Fahrt publiziert hat und außerdem im Gegensatz zu Tschira das Wissensmonopol über Kommandointerna für sich beanspruchen kann, die Wiedergabe der Ereignisse so sehr, dass sich viele, besonders populärwissenschaftliche Publikationen kaum von seiner Darstellung lösen können. So ist z.B. die Beschreibung der Murmansk-Fahrt, die Axel Bober als erstes Heft der Reihe »Marine international« vorlegt, eine völlig unkritische Zusammenfassung der »Siegesfahrt«[15], die sich, angefangen von der Auswahl der Fakten, bis in einzelne Formulierungen hinein an ihr Vorbild anlehnt.[16]

Ähnliches ist in noch größerem Maße von Jochen Brenneckes »Luxusliner BREMEN brennt!« zu sagen. Brennecke hat sich zwar größere Mühe gegeben, den Quellentext in zeitgemäßere Sprache zu übersetzen, die Verwandtschaft seines Textes mit der »Siegesfahrt« bleibt aber offenkundig. Zusätzlich lässt Brennecke allerdings auch einige Szenen aus Hanns Tschiras Darstellung einfließen, welchen er aber ebenso wenig als Quelle angibt wie die Veröffentlichungen von Kommodore Ahrens. Leider ist diese Unterlassung bei weitem nicht das einzige Manko. So gibt Brennecke an, seine Darstellung beruhe auf Unterlagen des Reichssicherheitshauptamtes, des damaligen Marineattachés der Deutschen Botschaft in Moskau und Unterlagen von Heinrich *Lorenz, dem letzten Kapitän der BREMEN, der auch das Manuskript las, überprüfte und ergänzte.*[17] Eben jenen bezeichnet Brennecke aber mehrmals als Leitenden Ersten Offizier[18] der BREMEN während der Murmansk-Fahrt, womit sich nicht nur die Behauptung, Kapitän Lorenz habe das Manuskript Korrektur gelesen, sondern auch die Glaubwürdigkeit der restlichen von Brennecke eingefügten Fakten als mit höchster Vorsicht zu behandeln herausgestellt hätten, selbst wenn Brennecke nicht noch zusätzliche, ebenso krasse wie augenscheinliche Fehler unterlaufen wären.[19] Jochen Brennecke gelingt es somit tatsächlich, in der Glaubwürdigkeit seines »auf Tatsachen beruhenden« Romans weit hinter Schenzingers unprätentiös-belletristischem Roman »Schnelldampfer« zurückzubleiben, der, was die Darstellung der Murmansk-Fahrt der

BREMEN betrifft, nur wenige offensichtliche Fehler aufweist[20] und sogar einige korrekte Ergänzungen zu »Siegesfahrt« und »Die BREMEN kehrt heim« enthält.[21]

Den bisherigen Schluss- und Höhepunkt in der populärwissenschaftlich-belletristischen Darstellung des Themas bildet Peter Huchthausen mit seinem 2005 erschienenen Buch »Shadow Voyage«. Bedient sich Kommodore Ahrens bereits eines Jugendabenteuerromanstils, ist Huchthausens Rahmen bestenfalls einem Katastrophenthriller von Tom Clancy[22] angemessen, kann aber im Gegensatz zu Adolf Ahrens weder den Zeitgeist noch einen Ghostwriter für die gewählte Form verantwortlich machen. Noch weniger verzeihlich als die ungerechtfertigt verunglimpfende Charakterisierung fast aller Beteiligter und selbst als die unzähligen kleineren und größeren Sachfehler und Ungenauigkeiten, deren Aufzählung allein schon den Rahmen einer normalen Rezension sprengen würde, ist allerdings die Tatsache, dass aus monatelangen Archivrecherchen in Bremerhaven, Washington, London und Freiburg unter der vorgeblichen Prämisse der wissenschaftlichen Erstellung eines Tatsachenberichtes ein indiskutables Konglomerat aus Sensationsjournalismus, Wahrheiten, Halbwahrheiten und purer Fiktion hervorgegangen ist, welches eine ernsthafte Entwirrung kaum noch lohnend erscheinen lässt. Spätestens wenn die häufigen irrelevanten Abschweifungen über sinistre Nazi-Spionageringe und politische Unterwanderung in der Behauptung gipfeln, der SA-Bordsturm hätte nicht nur Besatzungsmitglieder in der Passagierbetreuung, sondern sogar ausländische Passagiere an Bord zusammengeschlagen[23], erübrigt sich jeglicher weiterer Kommentar.

1.1.3 Sekundärliteratur

Für kurze Zusammenfassungen der 187. Rundreise der BREMEN unter Berücksichtigung nicht nur der verschiedenen Warntelegramme, sondern auch möglicher Gründe für ihre Nichtbeachtung, sei auf Arnold Kludas[24] und Ludwig Dinklage[25] verwiesen. Leider unterlaufen auch Dinklage mehrere Datierungsfehler.[26] Ob diese Rückschlüsse auf die Richtigkeit der Wiedergabe anderer Fakten, besonders jene der sonst nur selten aufgeschlüsselten Warntelegramme zulassen, konnte in Ermangelung eigenen Aktenstudiums in den Marinearchiven, welches den Rahmen dieses Beitrages gesprengt hätte, nicht festgestellt werden. Bis zum Beweis des Gegenteils wird Dinklage, auf den sich auch Arnold Kludas für diese Informationen wiederholt bezieht, daher als faktisch korrekte Grundlage für Inhalt und Datierung der QWA-Telegramme angenommen.

2. Entscheidungen der Schiffsleitung

2.1 Anlaufen von Southampton und Cherbourg

Am 22. August 1939 verließ die BREMEN mit fast 1300 Passagieren Bremerhaven in Richtung New York. Fahrplanmäßig wurden am 23. August, allen Anzeichen eines drohenden Krieges zum Trotz, Southampton und Cherbourg angelaufen, wobei die BREMEN allerdings in Southampton die ausgelegten Netzsperren nicht passierte, sondern auf Reede ankerte. Kommodore Ahrens hält es für nötig, diese eigentlich durchaus nicht bemerkenswerte Handlungsweise – auch auf früheren Reisen war in Southampton schon auf Reede ausgebootet worden – durch die Versicherung zu erklären, dieses sei *lediglich* geschehen, *um Zeit zu gewinnen*.[27] Diese unnötige Problematisierung[28] eines vermutlich nur durch Tidebedingungen bestimmten Handelns scheint auf sein Bemühen zurückzuführen zu sein, das betont fahrplanmäßige »Business as usual« der BREMEN den *provozierenden Kriegsvorbereitungen* Großbritanniens, Frankreichs und sogar der USA entgegenzusetzen, und wäre nicht weiter erwähnenswert, wenn sich das

geradezu trotzige Festhalten an äußerlicher Nonchalance und das Ignorieren der eigenen Eingebundenheit in militärische Zusammenhänge und Befehlsketten nicht symptomatisch durch Kommodore Ahrens' gesamten Text zöge und ihn wiederholt daran zu hindern scheint, die wahren Gründe für bestimmte Handlungsweisen preiszugeben.

2.2 QWA 7 (25. August 1939)

In den frühen Morgenstunden des 25. August wurde über Norddeich Radio an alle deutschen Schiffe die Weitergabenachricht QWA 7 abgeschickt. Die Testphase des Systems der von Schiff zu Schiff weiterzuleitenden Warntelegramme war damit beendet. QWA 7 war die erste dieser Weitergabenachrichten, die nicht nur verschlüsselt war, sondern im Gegensatz zu ihren Übungsvorgängern auch eine inhaltliche Bedeutung hatte. Sie wies die Kapitäne der deutschen Handelsschiffe an, die bereits versiegelt mitgeführten Sonderanweisungen zu öffnen, die die Anordnung zum Inhalt hatten, 30-100 Seemeilen außerhalb der üblichen Dampfertrecks zu laufen. Außerdem enthielten sie die Mitteilung, dass ab sofort alle Handelsschiffe dem direkten Kommando des Reichsverkehrsministeriums unterstellt seien.[29]

Kapitän Ahrens hatte bereits am Abend des Vortages den üblichen Winterweg verlassen, um Sichtkontakt mit der mitlaufenden NORMANDIE zu vermeiden, war dann aber wieder auf den alten Kurs zurückgekehrt. Eine Erwähnung des Warntelegramms, das während der Nacht in der Funkstation der BREMEN eingegangen sein musste und das wegen seiner Priorität eine sofortige Weitergabe an den Kapitän verlangte, hält er nicht für nötig, während er unter dem entsprechenden Datum anderen, die politische Lage betreffenden Telegrammen und der Frage, ob diese in die mittägliche »Lloydpost« Eingang finden sollten, großen Raum gewährt.[30] Außer Dinklage erwähnt tatsächlich nur noch Huchthausen[31] dieses Warntelegramm, welches, wenn auch kurzfristig nicht so folgenreich wie einige der späteren QWAs, doch klar den Beginn einer neuen Phase in den Kriegsvorbereitungen markiert.

Abb. 1 Kapitän Adolf Ahrens.
(Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM, P. 959)

Hierin ist möglicherweise auch der Grund für die Nichterwähnung dieses Warntelegramms 7 durch Kommodore Ahrens zu suchen, dessen Befolgung er, was die Abweichung vom Dampfertreck angeht, erst im Zusammenhang mit QWA 8 erwähnt, sie dort aber als seine eigene Initiative darstellt.[32] Eine veränderte Befehlsstruktur innerhalb der Handelsschifffahrt wird in keinem der Texte von Kommodore Ahrens je erwähnt, obwohl er während der Fahrt die Mannschaft spätestens am 3. September darüber in Kenntnis gesetzt hatte, dass das Schiff inzwischen der Kriegsmarine unterstellt sei.[33]

Obgleich die Anweisung, den Dampfertreck zu verlassen, prompt befolgt wurde und die Auswirkungen der südlicheren Route auch ausführlich Eingang in die Beschreibungen finden, hält die »Siegesfahrt« doch stringent nicht nur die Fiktion aufrecht, Kapitän Ahrens

hätte aufgrund eigenen Ermessens den Umweg gewählt, um einem *politischen Tief* auszuweichen, sondern lässt auch den New Yorker Superintendenten Drechsel und den Agentur-Chef Schröder in dieser Komödie die Ahnungslosen spielen, die sich überhaupt nicht erklären können, warum die BREMEN plötzlich vom Kurs abweicht und dann auch noch eine Teilfunkstille einhält.[34]

Warum Kommodore Ahrens nicht bereit ist zuzugeben, Anordnungen gefolgt zu sein, lässt sich nur noch vermuten. Eine überhöhende Selbstdarstellung als souveräner und weiser »Master next God« lässt sich so natürlich leichter realisieren, während bei der korrekten Darstellung der Kapitän leicht als Befehlsempfänger wahrgenommen werden könnte. Andererseits wäre es auch denkbar, dass Adolf Ahrens die Einbeziehung der Handelsschifffahrt in die Kriegsvorbereitungen und die damit letztendlich erfolgte Umwidmung seines Schiffes zuwider gewesen sind und er durch die verzerrende Darstellung solange wie möglich die Fiktion der Normalität und der Ziele friedlicher Passagierschifffahrt aufrechtzuerhalten trachtete.

2.3 QWA 8 (25. August 1939)

Das Ende dieser Normalität war spätestens wenige Stunden nach dem Eingang von QWA 7 erreicht, als am Abend desselben Tages die BREMEN das weit wichtigere Warntelegramm 8 erhielt, welches chiffriert folgende Befehle enthielt: Rückkehr nach Deutschland unter Umgehung des Englischen Kanals, Tarnung des Schiffes und ausschließlich codierte Versendung etwaiger Funksprüche.[35]

Dinklage, und in seiner Folge Kludas, zitiert den Kapitänsbericht dahingehend, dass das Schiff bei Erhalt dieser Warnnachricht den 56. Längengrad bereits erreicht gehabt hätte.[36] Aus der Kladde des Schiffstagebuchs geht allerdings hervor, dass 56° W erst im Laufe des 27. August erreicht worden sein können.[37] Der tatsächliche Schiffsort stellt sich im Nachhinein ohnehin als nebensächlich heraus, da Kapitän Ahrens sehr deutlich zum Ausdruck brachte, dass er dem Warntelegramm auf keinen Fall zu folgen gewillt war. So gab er am 26. August einen Funkspruch an das Reichsverkehrsministerium des Inhaltes auf, dass er wegen der 1700 Passagiere, insbesondere der sechs deutschen Diplomaten, Nordamerika anzulaufen beabsichtige. Da kein direkter Gegenbefehl erfolgte, setzte die BREMEN ihre Fahrt nach New York fort, und Kapitän Ahrens ließ am 27. August einen weiteren Funkspruch folgen, der ebenfalls New York als Zielhafen angab.[38]

Arnold Kludas sieht hierin die *Mißachtung einer bindenden Anweisung*.[39] Ludwig Dinklage spricht von einem groben Verstoß gegen die Sonderanweisungen[40], wobei ihn allerdings fast mehr als die unterlassene Umkehr die abgesandten Funksprüche zu irritieren scheinen, die er mit den Worten kritisiert, dass *bekanntlich jeglicher Funkverkehr verboten*[41] gewesen sei. Dies scheint ihm auch kein Widerspruch zu der von ihm selbst ausführlich dargestellten funktelegraphischen Weiterleitungsmethode der QWAs oder der Anweisung in besagter QWA 8 zu sein, dass *für alle Radios der Geheimschlüssel zu verwenden* sei. Ein etwaiger Verstoß gegen die Sonderanweisungen durch die Funksprüche kann also höchstens durch eine Unterlassung der Verschlüsselung – die aber von Dinklage nicht postuliert wird – gegeben gewesen sein, bei der vorliegenden Formulierung jedoch nicht – wie sowohl von Dinklage als auch von Kludas angeprangert wird – durch die Funksprüche als solche.

Am 28. August erhielt Kapitän Ahrens schließlich die Antwort von der Marineleitung, dass er New York anlaufen, dann aber gemäß der noch zu erörternden QWA 9 verfahren solle. Warum zwischen dem ersten Funkspruch am 26. August und der Antwort der Marineleitung am 28. August, also erst nach QWA 9, so viel Zeit verstrichen war, dass ein Umkehren wegen des geringen Ölvorrates ohnehin keinesfalls mehr in Betracht kam, bleibt vorerst offen.

Völlig anders lesen sich die Ereignisse in der literarischen Verarbeitung bei Kommodore Ahrens. In seiner Darstellung habe das erhaltene Warntelegramm befohlen, *entweder umzukehren oder einen neutralen Hafen anzulaufen*[42], was in Wirklichkeit erst zwei Tage später in QWA 9 (s.u.) angeordnet wurde. Durch seine ebenso kreative wie fiktive »Zusammenfassung« der tatsächlichen Telegrammtexte[43] kann Adolf Ahrens dann auch die Weiterfahrt leicht rechtfertigen, indem er darauf verweist, dass New York schließlich ein neutraler Hafen und ein etwaiger Kriegseintritt der USA in absehbarer Zeit nicht zu befürchten sei. Außerdem sei eine Umkehr nach erfolgter Zurücklegung von mehr als der Hälfte der Wegstrecke nicht praktikabel.

Die spontane Ablehnung der Umkehr legt er dabei interessanterweise dem Leitenden Ersten Offizier Warning in den Mund[44], dem er dann mit weiteren Argumenten beipflichten kann. Der Weg nach New York sei sicherer, so Ahrens, da sich im Westatlantik weniger feindliche Kriegsschiffe als in der Nähe Großbritanniens aufhielten, wohingegen der drei Tage dauernde Heimweg zu unsicher sei, wenn Großbritannien *plötzlich losschlägt.*[45] Durch seine kurz darauf erfolgende Beteuerung, auf jeden Fall die Heimreise wagen zu wollen, führt er diese Argumente allerdings schnell ad absurdum, gibt er dem potenziellen Gegner doch durch das zwischenzeitliche Anlaufen New Yorks nur mehr Zeit, sich günstig zu positionieren, sowie Gelegenheit, den Kurs der BREMEN ab einer bekannten Position zu überwachen.

Glaubwürdiger erscheint da schon seine Begründung, man könne in New York nicht nur die 1700 Passagiere, sondern vor allem die fünf deutschen Diplomaten[46] landen, die während des befürchteten Krieges *besonders wichtig auf ihren Posten* seien.[47] Dinklage spricht sogar davon, dass Kapitän Ahrens von diesen Diplomaten und verschiedenen ebenfalls mitreisenden Wirtschaftsbossen *zugesetzt*[48] worden sei und er deren Drängen schließlich nachgegeben hätte. Immerhin wäre die Rückendeckung durch hochrangige diplomatische Kreise eine mögliche Erklärung, warum Adolf Ahrens offenbar zu keiner Zeit mit Repressalien wegen der Nichtbefolgung von QWA 8 zu rechnen hatte. Dieses nährt sogar die Spekulation, dass u.a. wegen der diplomatischen Mission eine vorherige geheime Absprache zwischen Regierungskreisen und Schiffsleitung bzw. Norddeutschem Lloyd bestanden haben könnte, die ein geduldetes – um nicht zu sagen gewolltes – Ignorieren des Umkehrbefehls für die BREMEN beinhaltete. Die Sonderbehandlung der BREMEN durch QWA 13 (s.u.), die sie nach Murmansk beorderte, spricht dafür, dass es in der Tat eine vor dem Auslaufen stattgefundene Absprache gegeben hatte, die später durch das Sondertelegramm 13 ergänzt werden musste, weil die Voraussetzungen für die Entsendung nach Murmansk erst am Abfahrtstag mit der Unterzeichnung des deutsch-sowjetischen Nichtangriffspaktes und der folgenden Einrichtung der »Basis Nord« in Murmansk geschaffen worden waren, sich einer vorherigen Absprache also bis dato entzogen hatten. Untermauern lässt sich diese Vermutung anhand der vorliegenden Texte jedoch nicht.[49]

Als weiteres vermutetes Argument für die Nicht-Umkehr immer wieder vorgebracht wird dagegen die Sorge um das Schicksal der über 1700 Passagiere, davon mehr als drei Viertel Amerikaner, von denen viele mit der BREMEN die letzte Gelegenheit zum Verlassen Europas ergriffen hatten und die bei einer Umkehr im dann wahrscheinlich kriegsgeschüttelten Nazi-Deutschland festgesessen hätten.[50] Betrachtet man Kommodore Ahrens' eigene Ausführungen, scheint ihn diese Überlegung aber höchstens indirekt beschäftigt zu haben[51], nämlich insoweit, als das ein der Tradition entsprechendes unbedingtes und sicheres Ans-Ziel-Bringen der Fahrgäste als unabdingbar für das Ansehen des Norddeutschen Lloyd postuliert wird. Auch dieses Argument wird in der »Siegesfahrt« auf einen Dritten projiziert, in diesem Falle auf den New Yorker Agentur-Sekretär Mühlenbrock, der unterstreicht, wie wichtig das auch angesichts welterschütternder Krisen fahrplanmäßige und sichere Erreichen des Bestimmungshafens für den *gute*[n] *Name*[n] *unserer Reederei* sei.[52]

Arnold Kludas, der im fünften Band seiner »Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt« noch ausschließlich auf den von den mitreisenden Diplomaten ausgeübten Druck als eventuel-

len Grund für die Nichtbefolgung von QWA 8 verweist, bringt dagegen nur wenige Jahre später in »Bremen und Europa« eines der überzeugendsten Argumente für die Weiterfahrt nach New York vor, indem er das mögliche Szenario bei der befohlenen Umkehr skizziert.[53] Bei unvorhergesehenen Zwischenfällen, Ausweichmanövern oder erzwungener Höchstgeschwindigkeit sowie unter der angeordneten Umgehung des Englischen Kanals hätte der Treibstoffvorrat möglicherweise nicht bis nach Deutschland gereicht. Das Schiff wäre dann mit 1700 enttäuschten Passagieren, die durch die begonnenen Tarn- und Selbstversenkungsvorbereitungen womöglich auch noch in Panik versetzt worden wären, auf See getrieben.

Obwohl sich ein Vergleich mit der St. Louis aufgrund der erheblich dramatischeren Umstände und der Schicksale ihrer Passagiere eigentlich verbietet, ist es doch möglich, dass Kapitän Ahrens deren nur wenige Monate zuvor beendete »Irrfahrt« zumindest unterschwellig als abschreckendes Beispiel vor Augen gestanden hat. Welche Verzweiflung die Ankündigung einer Rückkehr nach Deutschland zumindest bei einigen seiner Fahrgäste hätte auslösen können, war ihm offenbar deutlich bewusst. Wie sehr er einen Verlust der Kontrolle über die Stimmung an Bord befürchtete, geht aus den mehrere Kapitel dominierenden Passagen hervor, in denen seine Zusammentreffen mit den Fahrgästen wiederholt wie ein Spießrutenlaufen beschrieben werden. Mit geradezu kindlichem Stolz berichtet der Kommodore davon, durch eine clevere Antwort auf besorgte Fragen wieder einmal *die Wogen geglättet* zu haben.[54] Tschira und Renneberg beschreiben dagegen eine geradezu hysterische Ausgelassenheit vieler Fahrgäste, wodurch das von ihrem Kapitän offenbar befürchtete Kippen der Stimmung noch stärker akzentuiert wird.

Ob tatsächlich einer oder mehrere der vorgetragenen Gründe für Kapitän Ahrens' Verhalten maßgeblich oder sogar noch weitere Faktoren bestimmend waren, lässt sich kaum noch klären.

2.4 QWA 9 (27. August 1939) und die Antwort der Marineleitung (28. August 1939)

Einen Tag nach dem Funkspruch von Kapitän Ahrens, in dem er seine beabsichtigte Weiterfahrt nach New York ankündigte, ging das sogenannte »Viertagetelegramm« QWA 9 ein. Die deutschen Handelsschiffe wurden darin von der Marineleitung aufgefordert, innerhalb der nächsten vier Tage entweder den Heimathafen oder, wenn dieses ganz unmöglich sei, Spanien, Italien, Japan, Russland, die Niederlande oder andere neutrale Länder, auf keinen Fall aber die Vereinigten Staaten anzulaufen.

Abgesehen von der von ihm bereits in seine Interpretation von QWA 8 integrierten Klausel *neutrale Häfen gehen*, die er aber um das nicht ganz unwichtige *auf keinen Fall Vereinigte Staaten* gekürzt hatte, erwähnt Kapitän Ahrens auch dieses neuerliche Warntelegramm nicht[55], worin ihm alle sich hauptsächlich auf seine Schilderung stützenden Texte folgen. Da ihm die Nichtbefolgung von QWA 9 auch von Kludas und Dinklage nicht als neuerlicher Verstoß gegen Befehle vorgeworfen wird, steht zu vermuten, dass die Tatsache, dass Kapitän Ahrens noch keine Antwort auf seine beiden funktelegraphischen Ankündigungen, New York anzulaufen (s.o.), erhalten hatte, ihn von der Befolgung dieser allgemeinen Anweisung entbunden hat.

Andererseits ließe der nicht misszuverstehende Zusatz *auf keinen Fall Vereinigte Staaten* auch die Folgerung zu, dass es sich bei dem vorliegenden Warntelegramm um eine tatsächlich auch für die Bremen geltende Klarstellung handelte, die nochmals ein Anlaufen von US-amerikanischen Häfen verbot. Erst die Tatsache, dass am folgenden Tag tatsächlich eine positive Antwort der Marineleitung einging, lässt es wahrscheinlich werden, dass QWA 9 wirklich nicht für die Bremen bestimmt war. Allerdings war die Schiffsposition bei Erhalt dieser Antwort – wie erwähnt – bereits so weit westlich, dass allein der schwindende Ölvorrat ein Abdrehen nicht mehr erlaubt hätte. Die Anweisung der Marineleitung, *Zunächst New York gehen, dann handeln gemäß QWA Nr. 9*[56], könnte also auch die Anerkennung inzwischen geschaffener Tatsachen gewesen sein. Hätte Kapitän Ahrens QWA 9 als Antwort auf seine ersten Ankündigun-

Abb. 2-3 Die Bremen verlässt New York, 30. August 1939. (Fotos: Hanns Tschira/Archiv DSM, Neg. 51372 und 51363).

gen betrachtet und sofort dementsprechend gehandelt, wäre gemäß seiner eigenen Angaben[57] eine Befolgung des Nichtanlaufbefehls für die USA noch möglich gewesen. Hieraus würde sich auch erklären, warum die letztlich erfolgte Einzelantwort der Marineleitung auf die beiden Funksprüche der BREMEN erst am 28. erfolgte, also nach Nichtbefolgen von QWA 9 vom Vortag.

Denkbar wäre aber auch, dass Kapitän Ahrens QWA 9 zwar als Antwort auf seinen ersten Funkspruch wertete, das Telegramm aber so auslegte, dass ein Anlaufen von New York unter bestimmten Voraussetzungen gestattet sei.[58] Der genaue Wortlaut – *Alle Möglichkeiten ausnutzen, um innerhalb der nächsten vier Tage Heimathafen zu erreichen. Falls nicht möglich, Spanien, Italien, Japan, Rußland, Niederlande, andernfalls neutrale Häfen gehen. Auf keinen Fall Vereinigte Staaten. Marineleitung*[59] – ließ diese Interpretation durchaus zu. Ein Anlaufen des Heimathafens innerhalb der nächsten vier Tage war für die BREMEN bei Erhalt ausgeschlossen. Wenn der Befehl dann so gelesen wurde, dass deshalb ein nicht-US-amerikanischer neutraler Hafen innerhalb der nächsten vier Tage e r r e i c h t werden sollte, wäre dies durch das Anlaufen von Havanna bei schnellstmöglichem Wiederauslaufen zu schaffen gewesen und wird genau in dieser Form in dem zweiten Telegramm von Kapitän Ahrens auch angekündigt. Bei dieser Lesart hätte Kapitän Ahrens QWA 9 als Antwort auf seinen ersten Funkspruch verstanden und mit dem zweiten seine QWA-9-konformen Pläne weiter präzisiert.

Wie zur Bestätigung dieser Theorie lässt sich Kapitän Ahrens in seiner literarischen Bearbeitung zu diesem Zeitpunkt noch einmal genau auflisten, ob Heizöl, Kesselspeise- und Trinkwasservorräte auch dann zum Erreichen eines nicht US-amerikanischen Hafens reichen würden, falls das Nachbunkern in New York nicht möglich sein sollte.[60] Dass das »Neutralitätsgesetz« die BREMEN so lange in New York festhalten würde, bis sich die Prämissen grundlegend geändert hatten, konnte er zu diesem Zeitpunkt noch nicht wissen.

Wenn dieses Gesetz, wie Dinklage vermutet, eine Reaktion auf die Ausstrahlung von QWA 9 und die darin enthaltene Warnung vor den Vereinigten Staaten war und durch das auf die Warnmeldung prompt folgende Inkrafttreten auch bewies, dass der benutzte Geheimschlüssel bereits in den Händen der Amerikaner war[61], würde sich auch erklären, warum das angekündigte Anlaufen von Havanna beim Verlassen von New York nicht mehr in Frage kam, dafür aber zur Verschleierung der wirklichen Route genutzt wurde.

War der zweite Funkspruch codiert und damit entgegen Dinklages Meinung kein Verstoß gegen die Sonderanweisungen (s.o.), so kann die Ankündigung von Kapitän Ahrens, nach dem Landen der Passagiere in New York Havanna anlaufen zu wollen, ursprünglich absolut ernst gemeint gewesen sein. Durch die plötzliche schikanöse Behandlung in New York und die Implikation, dass der Code-Schlüssel eventuell schon bekannt war, wurde der Schiffsleitung aber deutlich, dass die Ankündigung, Havanna anlaufen zu wollen, ebenfalls entschlüsselt worden war. Dieses Vorhaben war unter Tarnaspekten damit hinfällig. Gleichzeitig bot sich aber die Gelegenheit, eine falsche Fährte zu legen, indem durch den kurzfristig eingeschlagenen Südkurs der Eindruck aufrechterhalten wurde, die BREMEN würde versuchen, Kuba zu erreichen.

Bedauerlicherweise finden sich in den Texten von Kommodore Ahrens weder eine Erwähnung des »Havanna-Funkspruches« noch die belegte Tatsache, dass die BREMEN New York in südlicher Richtung verließ, um erst nach Abblendung und Einbruch der Nacht auf Nordostkurs zu gehen. Ob dies darauf hindeutet, dass das Anlaufen New Yorks tatsächlich aufgrund einer Zuwiderhandlung geschah, was durch die ausführliche Darstellung des – dann auch befehlswidrigen – Funkverkehrs offensichtlich geworden wäre, oder es nur bedeutet, dass in dem noch 1940 erschienenen Text Angaben über die Einzelheiten von Codesystemen bzw. die Negativ-Propaganda der vorzeitigen Entschlüsselung durch Dritte vermieden werden sollten, bleibt dahingestellt.

Abb. 4-8 Die Bremen erhält einen Tarnanstrich. Die Bordwände wurden von den abgefierten Rettungsbooten aus umgestrichen. (Fotos: Hanns Tschira/Archiv DSM, Neg. 51455, 51494, 51477, 51449, 51434)

Abb. 9 Kaffeepause für die Malermannschaften. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM, Neg. 51424)

2.5 Polarfahrt

Nach dem Auslaufen von New York am Abend des 30. August kamen für die BREMEN theoretisch mehrere Zielhäfen infrage. Außer Havanna, das – wie erwähnt – als falsche Fährte, nicht mehr aber als wirkliches Fahrtziel möglich schien, waren aus dem Wortlaut der letzten Anweisungen nur Spanien oder Russland als Fahrtziele praktikabel, wenn nicht der direkte Versuch des Durchbruches nach Deutschland unternommen werden sollte. Genau dies war aber von Anfang an Kapitän Ahrens' Intention, daran lassen zumindest seine Ausführungen keinen Zweifel.[62] Da das Einlaufen in die Nordsee als nur noch von Norden möglich angenommen wurde, verblieb die Nordroute als einzig erfolgversprechende Lösung, wobei zunächst offengelassen wurde, ob Island westlich umfahren oder ein direkterer Durchbruch westlich oder südlich der Färöer versucht werden sollte. Ob der häufige Regen bzw. Nebel auf den Neufundlandbänken, auf denen bei dem geplanten Kurs entlanggelaufen wurde, statt sie wie sonst zu kreuzen, ein weiterer Pluspunkt für die westlichste der Nordrouten war, wird von Kommodore Ahrens ebenso wenig problematisiert wie die Entscheidung zur versuchten Heimkehr als solcher, die er als natürlich gegeben vorauszusetzen scheint. Keiner der anderen Autoren widerspricht ihm hierbei, wobei die Retrospektive, in der alle genannten Quellen verfasst sind[63], die Frage nach einer Alternative ohnehin kaum aufkommen lässt.

Laut Kommodore Ahrens hielt sich die Schiffsleitung auch die Option, direkt um die Nordspitze Schottlands in die Nordsee einzulaufen, selbst dann noch offen, als der Einmarsch deutscher Truppen in Polen gemeldet wurde. Erst die etwaige Kriegserklärung Großbritanniens, von der gehofft wurde, sie möge gar nicht oder doch zumindest nicht in nächster Zeit erfolgen, würde ihn, so die Darstellung, von diesem Plan abbringen.[64] Am Morgen des 1. September hatte die BREMEN gerade die Nordostspitze Neufundlands passiert; eine Auswahl zwischen den verschiedenen Routen wäre also in der Tat noch ohne Zeitverlust möglich gewesen.

Wieder stellt sich aber heraus, dass in der »Siegesfahrt« die recht eindeutige Weisungslage der literarischen Freiheit zum Opfer gefallen ist. Bereits am 31. August nämlich war die Weisung vom Reichsverkehrsministerium eingegangen, es solle weit nach Norden gehalten und dann durch die norwegischen Hoheitsgewässer der Heimathafen angesteuert werden.[65] Wollte man sich an diese Weisung halten, blieb nur noch die Frage zu entscheiden, ob Island westlich oder östlich umlaufen werden sollte. Kapitän und Leitender Erster Offizier entschieden sich schließlich für das Durchfahren der Dänemarkstraße, da sie zwischen Island und den Färöer mit einer Blockade durch britische Kriegsschiffe rechneten. Die westlich von Island bestehende größere Eisgefahr spielt Ahrens mit der Bemerkung herunter, Eisberge schössen wenigstens nicht.[66] Nur die Beschreibung der wenige Stunden später erfolgten Beinahe-Kollision mit einem Eisberg lässt ahnen, welche Folgen diese Entscheidung hätte haben können. Schließlich war die BREMEN das größte Schiff, das bis zu jenem Zeitpunkt die Dänemarkstraße befahren hatte, es herrschte dichter Nebel und überdies stand wahrscheinlich noch nicht einmal adäquates Kartenmaterial zur Verfügung, was aber ausschließlich Hanns Tschira erwähnenswert zu finden scheint.[67]

2.6 QWA 13 (3. September 1939)

Die Entscheidung zur westlichen Umfahrung Islands hatten, laut Kommodore Ahrens, Erich Warning und er nur wenige Stunden nach Bekanntwerden des Kriegseintritts Großbritanniens getroffen. Ebenfalls noch am 3. September wurde die *Weisung* aufgefangen, Murmansk anzusteuern, was gemäß Ahrens' Aussage *völlig überraschend* kam.[68]

Der Text dieses auch als QWA 13 bezeichneten Telegramms lautete: *Für Schiffe im offenen Seeraum Durchbrechen nach Murmansk aussichtsreich. Kriegsmarine.*[69] Obwohl dieses Telegramm eher im Stil einer Empfehlung abgefasst war, bezeichnet es Kommodore Ahrens – im Gegensatz zu seiner Deutung der kategorisch abgefassten QWAs – als eindeutigen *Befehl*[70], an den es sich zu halten gelte. Kurzfristig hatte dies aber noch keine Auswirkungen, da der Kurs – angeblich – ohnehin gerade für eine Durchfahrung der Dänemarkstraße gesetzt worden war. Ein nördliches Umfahren Islands mit anschließendem Blockadedurchbruch zwischen den Shetlands und Norwegen, wie Ahrens ihn geplant zu haben schien, war damit allerdings vom Tisch. Stattdessen wurde die Fahrt in Richtung Jan Mayen fortgesetzt, die Insel am 5. September passiert und am 6. September in die sowjetischen Hoheitsgewässer eingelaufen.[71]

Auffällig ist, dass Kapitän Ahrens nach dem Auslaufen aus New York alle Anweisungen genauestens zu befolgen scheint, wenn er auch nur im Falle von QWA 13 zugibt, dass es sich um Weisungen handelte. Dies legt die Vermutung nahe, dass der Grund für die »Befehlsbeugung« auf der Ausreise nach dem Auslaufen von New York nicht mehr bestand, wahrscheinlich, weil keine Passagiere mehr an Bord waren. Dass ausgerechnet QWA 13 von Kommodore Ahrens als Befehl tituliert und wiedergegeben wird, erklärt sich wohl damit, dass er sonst die Aufgabe seines definitiven und deutlich vorgetragenen Heimkehrplanes hätte erklären müssen.

2.7 Rückkehr nach Bremerhaven

In der Nacht zum 10. Dezember 1939 lief die BREMEN im Schutz von Dunkelheit, Schneestürmen und dem Versprechen gewährleisteter Geheimhaltung seitens der sowjetischen Behörden aus dem Murmanskfjord aus, um den endgültigen Blockadedurchbruch nach Deutschland zu versuchen. Kommodore Ahrens, der – wie gerade gesehen – eigentlich schon im September die Heimfahrt wagen wollte, liefert verschiedene Begründungen für diese Risikobereitschaft angesichts des schon erreichten relativ sicheren Liegeplatzes. Sieht man von den eher gefühlsmäßigen und dementsprechend pathetisch vorgetragenen Gründen, wie dem Wunsch nach Rückkehr

BREMEN
BREMEN

Abb. 10-13 Besondere Maßnahmen auf der Rückreise von New York: Ölgetränkte Lappen werden bereitgelegt, um das Schiff notfalls selbst in Brand setzen zu können; auf der Brückennock wird doppelter Ausguck gegangen und das Krähennest mit einem Ausguck besetzt; die Schiffsglocke wird während der abgedunkelten Fahrt ummantelt, um Lichtreflektionen des Metalls zu vermeiden. (Fotos: Hanns Tschira/Archiv DSM, Neg. 51490, 51493, 51514, 51513)

in die von Feinden umzingelte Heimat und des Seemanns Widerwillen gegen untätiges Im-Hafen-Liegen ab[72], bleiben noch das handfeste Versorgungsproblem und die Gefährdung des Schiffes durch den arktischen Winter.

Nachdem am 18. September fast 850 Besatzungsmitglieder per Zug die Heimfahrt nach Deutschland angetreten hatten, hatte sich die Versorgungslage mit Lebensmitteln für die 67 Mann zählende Rumpfbesatzung zwar entspannt, die Nachschublage an Heizöl blieb dagegen prekär. Wegen des beständigen harten Frostes mussten nicht nur die exponierten Räume wie Brücke und Funkstation ständig geheizt werden, um die empfindlichen Gerätschaften vor Schäden zu bewahren. Zusätzlich waren wegen des extrem schlechten Ankergrundes, der Enge der Bucht und der starken Winterstürme immer zwei Maschinen unter Dampf zu halten, damit im Falle des Abdriftens eine Havarie vermieden werden konnte. Auf ungebrochenen Nachschub an geeignetem Heizöl, wie jenen durch das *zufällige* Eintreffen der Tankdampfer WILHELM A. RIEDEMANN und FRIEDRICH BREHME, konnte auf Dauer kein Verlass sein.[73]

So sehr Kommodore Ahrens aber auf die Heimkehr drängte und die Idee und Planung hierfür für sich Anspruch nimmt[74], so wenig lag die Entscheidung wieder nicht mehr bei ihm allein. Das verbliebene Maschinenpersonal war bereits mit der Aufrechterhaltung des Betriebes von zwei Maschinen an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt; vier Maschinen unter Blockadebrecherbedingungen mehrere Tage zu bedienen, war illusorisch. Darüber hinaus waren

Abb. 14 Kapitän Ahrens erläutert der Besatzung die Lage. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM, Neg. 51537)

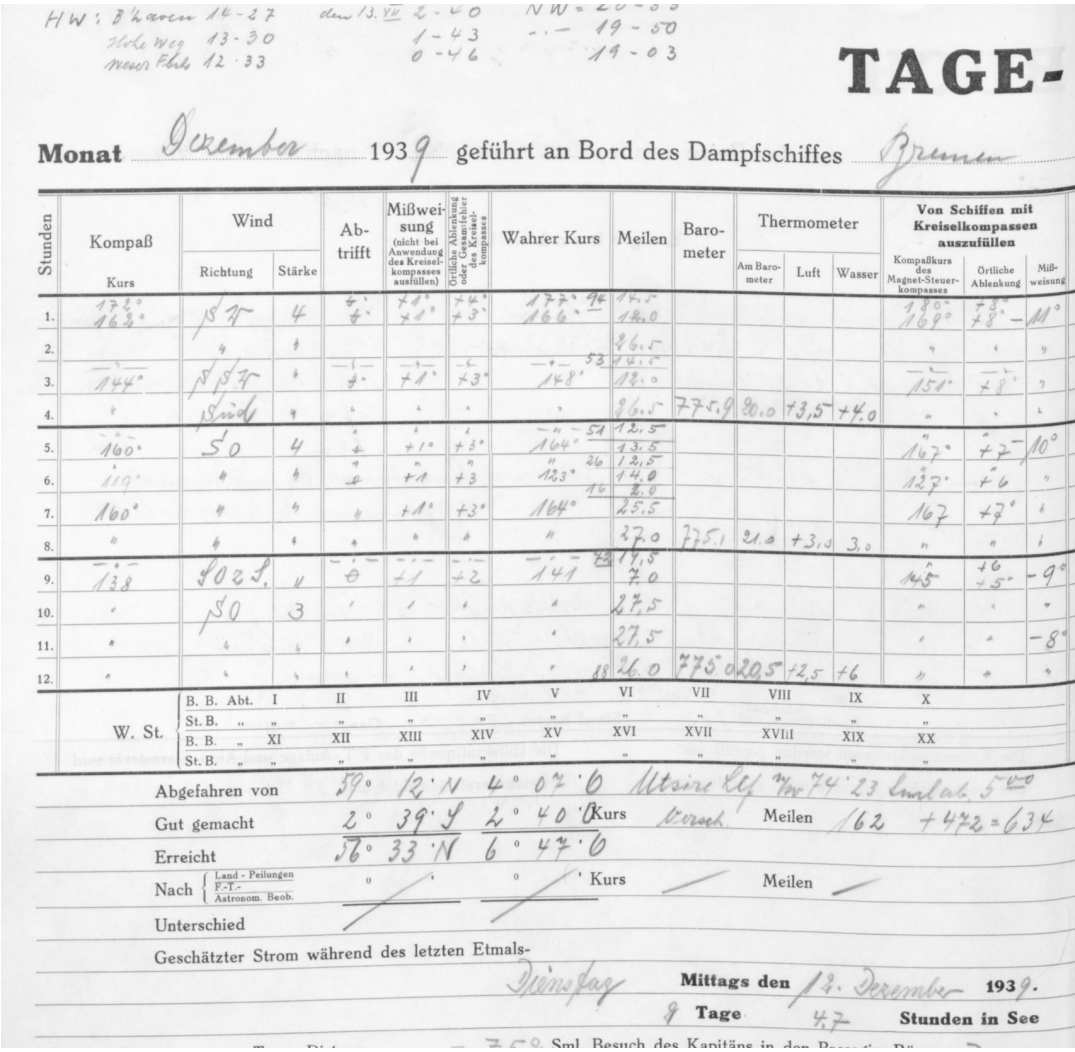
Abb. 15 Besatzungsmitglieder verfolgen das Anbordgehen des russischen Lotsen vor Murmansk, 6. September 1939. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM, Neg. 51540)

das gesamte, absolut unerlässliche Funkpersonal und ein Großteil der Nautiker, nicht zuletzt der Leitende Erste Offizier, nach Hause geschickt worden. Für einen erfolgreichen Blockadedurchbruch war somit nicht nur die Genehmigung offizieller deutscher Stellen, sondern eine ausgefeilte »Back-up-Operation« nötig geworden, bei der u.a. das fehlende Personal wieder in aller Heimlichkeit ausgesucht und nach Murmansk zurückgebracht werden musste.[75]

Offensichtlich blieb beides nicht aus, da Erich Warning am 6. Dezember mit den benötigten Besatzungsmitgliedern zur BREMEN zurückkehrte. Wieder gab es genaue Anweisungen für das Verhalten während der Heimfahrt, die sich aber größtenteils erübrigten, weil sie sich aus den Prämissen mehr oder weniger ergaben. Der Tiefgang des Schiffes machte ein Durchfahren des Schärengürtels unmöglich, darüber hinaus hätte ein zu dichtes Fahren unter Land die Weitergabe des Standortes durch etwaige norwegische Beobachter begünstigt. Andererseits durfte der um Skandinavien geschlagene Bogen nicht zu groß sein, um die Fahrtzeit so kurz wie möglich zu halten und nächtliche Orientierung an den noch in Betrieb befindlichen Leuchtfeuern zu ermöglichen. Desgleichen hatte sich das Durchfahren der britischen Sperrzonen nur nachts und unter kompletter Abblendung auch ohne die Anweisung der Seekriegsleitung bereits auf der Fahrt von New York nach Murmansk von selbst verstanden.[76]

Die einzig verbliebene mögliche Spontanentscheidung, nämlich das Einlaufen in den Skagerrak bei Sichtung feindlicher Schiffe, das wegen der lediglich knapp ausreichenden Tiefe des Fahrwassers ohnehin nur eine Notlösung gewesen wäre, wurde der Schiffsleitung dadurch abgenommen, dass der Schiffsstandort bei der einzigen »Feindberührung« in der Nordsee schon südlich jenes Punktes lag, an dem ein Abdrehen noch nutzbringend gewesen wäre. Das Verstreichenlassen dieser Option wird entsprechend auch in keiner Darstellung mehr gesondert erwähnt.

Abb. 16 Vorpostenboote und bewaffnete Fischereifahrzeuge begrüßen die BREMEN in heimatlichen Gewässern. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM, Neg. 51649)



HW: B'haven 14-27 den 13. VII 2-40 NW = 20-55
Hohe Weg 13-30 1-43 -.- 19-50
weser Fluh 12-33 0-46 19-03

TAGE-

Monat Dezember 1939 geführt an Bord des Dampfschiffes Bremen

Stunden	Kompaß Kurs	Wind Richtung	Wind Stärke	Abtrifft	Mißweisung (nicht bei Anwendung des Kreiselkompasses ausfüllen)	Örtliche Ablenkung oder Gesamtfehler des Kreiselkompasses	Wahrer Kurs	Meilen	Barometer	Thermometer Am Barometer	Thermometer Luft	Thermometer Wasser	Von Schiffen mit Kreiselkompassen auszufüllen: Kompaßkurs des Magnet-Steuerkompasses	Örtliche Ablenkung	Mißweisung
1.	172° 162°	SW	4	0° 0°	+1° +1°	+4° +3°	177° 166° 94	14.5 12.0					180° 169°	+8° +8°	11°
2.		"	"					26.5					"	"	"
3.	144°	SSW	"	0°	+1°	+3°	148° 53	14.5 12.0					151°	+8°	"
4.	"	Süd	"	"	"	"	"	26.5	775.9	20.0	+3,5	+4.0	"	"	"
5.	160°	SO	4	" 0	+1°	+3°	164° 51	12.5 13.5					167°	+7°	10°
6.	119°	"	"	" 0	+1	+3	123° 26	12,5 14.0					127°	+6	"
7.	160°	"	"	"	+1°	+3°	164° 16	2.0 25.5					167	+7°	"
8.	"	"	"	"	"	"	"	27.0	775.1	21.0	+3,0	3.0	"	"	"
9.	138	SOzS.	"	0	+1	+2	141 72	19,5 7.0					145	+6 +5°	-9°
10.	"	SO	3	"	"	"	"	27,5					"	"	"
11.	"	"	"	"	"	"	"	27,5					"	"	-8°
12.	"	"	"	"	"	"	" 88	26.0	775.0	20,5	+2,5	+6	"	"	"

W. St.											
B. B. Abt.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
St. B. "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
B. B. "	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	XVII	XVIII	XIX	XX
St. B. "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

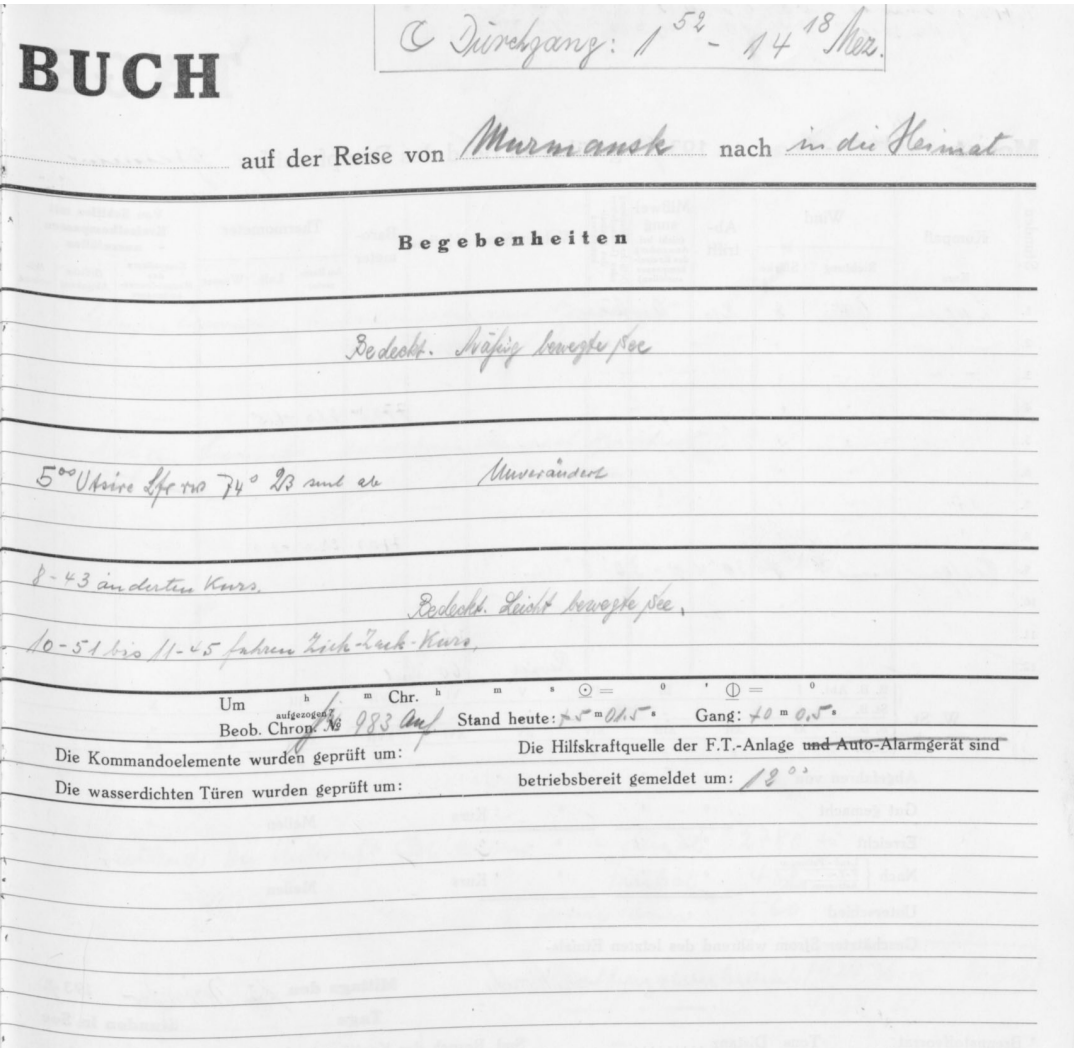
Abgefahren von 59° 12' N 4° 07' O Utsire Lef n/W 74° 23 Sml ab. 5⁰⁰
Gut gemacht 2° 39' S 2° 40' O Kurs versch. Meilen 162 + 472 = 634
Erreicht 56° 33' N 6° 47' O
Nach Land-Peilungen / F.-T.- / Astronom. Beob. ° ' ° ' Kurs — Meilen —
Unterschied
Geschätzter Strom während des letzten Etmals-

Dienstag Mittags den 12. Dezember 1939.
9 Tage 4,7 Stunden in See

Abb. 17 Auszug aus der Kladde zum Tagebuch der Bremen, Eintrag zum 12. Dezember 1939 auf der Reise von Murmansk *in die Heimat.* Für die Zeit von 10:51 bis 11:45 Uhr ist vermerkt: *fahren Zick-Zack-Kurs.* Bremerhaven wurde erst am folgenden Tag, dem Tag des Einlaufens, als Ziel der Reise in der Kladde vermerkt. (Archiv DSM, Sign. III/A/00016G)

2.8 Begegnung mit HMS Salmon

Umso mehr Erwähnung findet dagegen die genannte Feindberührung selbst, die Sichtung des britischen U-Bootes HMS Salmon. Die aus diesem Zusammentreffen resultierende Propagandaschlacht darüber, ob das Durchkommen der Bremen einer großzügigen Geste des Kommandanten der Salmon zu verdanken oder doch eher als Beweis zu werten sei, dass die britische Blockade der Nordsee nicht so wirkungsvoll war wie behauptet, kann hier glücklicherweise vernachlässigt werden, da sie für die Entscheidungen der Schiffsleitung nicht relevant ist.[77]



BUCH

C Durchgang: 1 52 - 14 18 Mez.

auf der Reise von Murmansk nach in die Heimat

Begebenheiten

Bedeckt. Mäßig bewegte See

5 00 Utsire Lfr rw 74° 23 sml ab Unverändert

8-43 änderten Kurs.

Bedeckt. Leicht bewegte See.

10-51 bis 11-45 fahren Zick-Zack-Kurs.

Um h m Chr. h m s ⊙ = ° ' ⦶ = °

Beob. Chron. aufgezogen? № 983 Auf Stand heute: +5 m 01.5 s Gang: +0 m 0.5 s

Die Kommandoelemente wurden geprüft um:

Die wasserdichten Türen wurden geprüft um:

Die Hilfskraftquelle der F.T.-Anlage ~~und Auto-Alarmgerät~~ sind betriebsbereit gemeldet um: 12 00

Von der BREMEN wurde das britische U-Boot, das sich zu diesem Zeitpunkt bereits 4 Seemeilen achteraus befand, angeblich überhaupt nicht bemerkt.[78] Erst die Meldung der Begleitflugzeuge veranlasste Kommodore Ahrens, auf Höchstgeschwindigkeit zu gehen und mit dem Fahren eines Zickzackkurses zu beginnen. Diesen begründet er allerdings nicht mit der Sorge, von einem Torpedo der SALMON getroffen zu werden, die in seiner Version durch ihre Position und das vom Begleitflugzeug erzwungene Abtauchen keine Gefahr mehr darstellt. Vielmehr rechtfertigt er die Maßnahmen mit der Befürchtung, es könnten sich noch weitere feindliche U-Boote in der Nähe aufhalten.[79]

Wie viel Schaden die SALMON noch hätte anrichten können, wenn sie statt der bestimmungsgemäßen[80] Signalgabe oder des durch das Eingreifen des Flugzeuges verhinderten Warnschusses sofort einen gezielten Torpedo abgefeuert hätte, ist der BREMEN herauszufinden erspart geblieben. Trotzdem sieht sich Kommodore Ahrens befleißigt zu betonen, dass bei fast 30 Knoten und Zickzackkurs ein U-Bootangriff beinahe chancenlos gewesen wäre und ein etwaiger

Torpedotreffer die BREMEN mit ihrem ausgefeilten Schottensystem ohnehin schlimmstenfalls zum *Lahmen* gebracht hätte.[81] Wie sich dieser fiktive Treffer im Maschinenraum ausgewirkt hätte, beschreibt er nicht. Die Freude über die sichere Heimkehr des Schiffes lässt aber auch bei keiner anderen Quelle eine Notwendigkeit für derartige Spekulationen aufkommen.

Wäre die aufgetaucht signalisierende SALMON von der Brücke der BREMEN wahrgenommen worden, hätte nach den ebenso kontroversen wie umstrittenen Regeln des beschränkten U-Boot-Krieges nur ein sofortiges Aufstoppen den etwaigen Versenkungsversuch durch das U-Boot verhindern können. Da die BREMEN aber bereits einen Tarnanstrich hatte und darüber hinaus inzwischen mit Flugzeugbegleitung fuhr, hätte sich der Kommandant der SALMON bei Beschießung der BREMEN auch dann darauf berufen können, dass diese ihren geschützten Passagierschiffsstatus verloren hätte, wenn in diesem Moment nicht mit Gegenmaßnahmen wie dem Einschlagen von Zickzackkursen begonnen worden wäre. Dass Kapitän Ahrens unter diesen Umständen versuchte, vor der SALMON und etwaigen weiteren U-Booten die Flucht zu ergreifen, zumal er das schützende deutsche Minenfeld bereits vor Augen und Unterstützung von den Begleitflugzeugen hatte, ist kaum verwunderlich, selbst wenn man annimmt, dass die Signale der SALMON auf der BREMEN entgegen der Darstellung doch bemerkt worden waren.[82] Folglich trifft Ahrens sowohl mit seiner Entscheidung als auch mit seiner späteren Präsentation derselben auf keinen Widerspruch. Nicht einmal Peter Huchthausen, der der SALMON und ihrer vermuteten großen Geste sehr viel Raum widmet, erwartet nicht ernsthaft, dass die BREMEN ihretwegen noch aufgestoppt hätte.

3. Zusammenfassung

Bei eingehender Betrachtung der realen Hintergründe stellt sich heraus, dass viele der von Kommodore Ahrens in seiner literarischen Darstellung thematisierten gewichtigen »Entscheidungen« tatsächlich lediglich Ausführungen externer Weisungen waren, deren Resultate er aus nur ihm bekannten Gründen aber immer wieder als seine ureigensten Ideen ausgibt. So überlagert die Frage nach den Gründen für die verzerrende Darstellung immer wieder die nach denen für seine ursprünglichen Handlungsweisen, die oft ebenso im Nebel zu verschwinden scheinen wie die BREMEN in der Dänemarkstraße.

Die Vermutung, dass die Auslöser hierfür in Adolf Ahrens' Charakter und seinem Wunsch nach möglichst positiver Selbstdarstellung zu suchen seien, liegt nahe, zumal er, sollte er sich im Fall von QWA 8 tatsächlich einer Befehlsmissachtung schuldig gemacht haben, großes Interesse daran haben musste, sein überhöhtes Image in der Öffentlichkeit und damit seine Immunität gegenüber etwaiger Verfolgung aufrechtzuerhalten. Ähnliches würde umso mehr gelten, wenn eine solche Missachtung reedereiimmanenten oder gar humanitären Gründen entsprungen sein sollte, die er bei einer Untersuchung während des Krieges kaum mit Erfolg hätte geltend machen können. Die Tatsache, dass er diese Gründe auch nach dem Ende des »Dritten Reiches« nicht geltend macht, kann auf so unterschiedliche Faktoren zurückgehen, dass auch diese Spekulation zu keinem eindeutigen Ziel führt.

Selbst die Möglichkeit einer definitiven, aber geheim zu haltenden Absprache mit offiziellen Stellen oder der Reederei, die in der literarischen Ausschmückung durch die Überhöhung der eigenen Befehlsgewalt »getarnt« wird, ist weiterhin nicht auszuschließen. Diese Annahme würde gestützt durch die Feststellung, dass Kommodore Ahrens häufig die Gelegenheit ungenutzt verstreichen lässt, seine tatsächlichen seemännischen Leistungen positiv herauszustellen, was seinem anfangs vermuteten erhöhten Geltungsbedürfnis widersprechen würde, nicht aber möglichen humanitären oder seitens des Norddeutschen Lloyd bedingten Gründen. Wieder ergibt sich hierdurch ein Zirkelschluss, da ohne die zusätzliche Kenntnis über die Motive für die

literarische Verzerrung seiner Handlungen keine eindeutigen Schlussfolgerungen über die Hintergründe eben jener Handlungen gezogen werden können.

Deutlich wird aber auch, dass ihm, unabhängig von seinen Motiven, der Erfolg seiner Handlung ebenso recht gibt wie der seiner Darstellung. Im Gegensatz zu vielen anderen Kapitänen, die versuchten, sich an die genauen Wortlaute der Warntelegramme zu halten und durch sie erst in die Irre geführt wurden, ist es Kapitän Ahrens gelungen, sein Schiff sicher in den Heimathafen zurückzubringen. Dass er dies unter den gegebenen Umständen geschafft hat, ohne ein einziges Besatzungsmitglied durch Desertion oder Unfall zu verlieren und darüber hinaus bei der waghalsigen, alle normalen Regeln der Seestraßenordnung und der seemännischen Vorsicht negierenden Fahrt durch unsichtiges Wetter, Fischereigebiete und Eisgefahr auch keinerlei andere Verluste zu verursachen, war sicherlich zum großen Teil dem Glück geschuldet. Ohne eine absolute Beherrschung des Schiffes und außergewöhnliches nautisches Können hätte aber auch der von Kommodore Ahrens selbst so oft beschworene »gute Stern« kaum weitergeholfen.

Abb. 18 Kapitän Ahrens beim Aktenstudium. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM, P. 960)

Der Erfolg seiner literarischen Darstellung zeigt sich dagegen daran, dass diese bis heute trotz ihres inzwischen fast unerträglich gewordenen Stiles die öffentliche Vorstellung von den Ereignissen an Bord der BREMEN zwischen dem 22. August und 13. Dezember 1939 absolut prägt und so Kommodore Ahrens' selbst gewähltes Image auch 50 Jahre nach seinem Tod weiterhin zementiert.

Quellen und Literatur:

Ahrens, Adolf: Die Siegesfahrt der »Bremen«. Aufgezeichnet von Christian Hilker. Berlin 1940.

Ahrens, Adolf: Die »Bremen« schlägt sich durch. Die Heimkehr des größten deutschen Handelsschiffes. Aufgezeichnet von Christian Hilker. (= Kriegsbücherei der deutschen Jugend, Heft 36). Berlin [1940].

Ahrens, Adolf: Lebensfahrt über Ozeane. Aufgezeichnet von Christian Hilker. Berlin [1943].

Ahrens, Adolf: Männer – Schiffe – Ozeane. Vom Schiffsjungen zum Kommodore. Aufgezeichnet von Christian Hilker. Bremen 1953.

Ahrens, Adolf: Die BREMEN. (Geschichte eines Schiffes). Aufgezeichnet von Christian Hilker. Essen 1956.

Ahrens, Adolf: Die BREMEN. Aufgezeichnet von Christian Hilker. Rostock 1957.

Becker-Ferber, G[ertrud]: Fünf Dampfer »Bremen«. Berlin 1959.

Bober, Axel: Schnelldampfer BREMEN. Gewinnerin des »Blauen Bandes«. (= Marine international, Bd. 1). Friedberg [1982].

Brennecke, Jochen: Luxusliner BREMEN brennt! Letzte Fahrt Bremen – New York; Flucht nach Murmansk; bereit für Unternehmen Seelöwe; Brandstiftung am 16. März 1941. Herford 1973.

Deutsche Verwaltung für Volksbildung in der sowjetischen Besatzungszone (Hrsg.): Liste der auszusondernden Literatur. Vorläufige Ausgabe. Berlin 1946.

Dinklage, Ludwig: Die deutsche Handelsflotte 1939-1945. Unter besonderer Berücksichtigung der Blockadebrecher. Band 1. Göttingen 1971.

Huchthausen, Peter A.: Shadow Voyage: The Extraordinary Wartime Escape of the Legendary SS BREMEN. Hoboken, N.J. 2005.

Kladde des Schiffstagebuchs (Kpt. Adolf Ahrens). 13.06.-26.12.1939. Archiv DSM, Sign. III/A/00016G.
Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. 5: Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990. Augsburg 1994.
Kludas, Arnold: Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA. Höhepunkt und Ausklang einer Epoche. Hamburg 1996.
Renneberg, Walter: Mit 29,5 sm durch die englischen Sperren. Fahrt der »Bremen« nach Murmansk – August/September 1939. Archiv DSM, Sign. III/A/00135G.
Renneberg, Walter: Erinnerungsbericht an die letzte Fahrt der »Bremen« am 22. August 1939: »Ich war dabei«. Archiv DSM, Sign. III/A/00135G.
Schenzinger, (Karl Aloys): Schnelldampfer. Roman der Dampfschiffahrt. München 1975.
Tschira, Hanns: Die BREMEN kehrt heim: Deutscher Seemannsgeist und deutsche Kameradschaft retten ein Schiff. Herausgegeben in Zusammenarbeit mit dem Reichsamt Deutsches Volksbildungswerk der NS-Gemeinschaft »Kraft durch Freude«. Berlin, Leipzig 1940.

Anmerkungen:

1 Ahrens: Siegesfahrt, S. 170.
2 Mit BREMEN ist im gesamten Text die BREMEN (IV) des Norddeutschen Lloyd (NDL) gemeint.
3 So z.B. die wahrscheinlich spektakulärste Fahrt von allen, die des Lloyddampfers ERLANGEN, aber auch die Blockadedurchbrüche der, wie die BREMEN, via Murmansk heimgekehrten Hapag-Schiffe NEW YORK, ST. LOUIS und HAMBURG.
4 Kapitän Adolf Ahrens erhielt 1936 als Nachfolger von Leopold Ziegenbein das Kommando auf dem Schnelldampfer BREMEN. In Anerkennung seiner Leistung beim Blockadedurchbruch von New York nach Murmansk verlieh der Norddeutsche Lloyd Ahrens noch im September 1939 den Titel eines Kommodore.
5 Der einzige im relevanten Zeitraum erwähnte Funkverkehr ist die nur im Zusammenhang mit dem Verschwinden des Stewards Heinrich Behrens am 24. August erfolgte Benachrichtigung der Bremerhavener Geschäftsstelle.
6 Ihr Buch »Fünf Dampfer BREMEN« wurde unter ihrem Ehenamen Becker-Ferber veröffentlicht, obwohl sie sich als Gertrud Ferber mit »Acht Glas« schon einen Namen als Schriftstellerin zu einem verwandten Thema gemacht hatte.
7 Becker-Ferber: Fünf Dampfer, S. 115f.
8 Tschira widerspricht Ahrens mehrmals bezüglich der Informierung der Besatzung über geplante Manöver, wie z.B. Tarnung und Selbstversenkung, und gibt Zusatzinformationen, wie die während der Tarnfahrt erfolgte Kompetenzerweiterung des SA-Bordsturmes, dessen Existenz Ahrens niemals auch nur andeutet. In den meisten Fällen bestätigt Rennebergs Darstellung bei Abweichungen eher die Tschiras als die des Kommodore.
9 Leider handelt es sich hierbei nur um die literarisch aufgearbeiteten Erinnerungen, die, wie alle derartigen Quellen, mit großer Vorsicht hinsichtlich ihrer faktischen Richtigkeit zu behandeln sind. Dokumente wie der Kapitänsbericht für die 187. Rundreise oder die Korrespondenz während der Liegezeit in Murmansk liegen nicht vor.
10 Während des Verfassens dieser Arbeit waren nur noch drei Besatzungsmitglieder am Leben, die an der Murmansk-Fahrt teilgenommen haben. Alle drei waren als niedere Chargen des Servicepersonals bzw. der Decksbesatzung nicht in die Vorgänge auf der Brücke eingeweiht und fallen daher hier als Oral-History-Quellen aus. Adolf Ahrens starb am 21. Januar 1957. Der Leitende Erste Offizier Erich Warning, der als Vertreter des Kapitäns am ehesten in dessen Überlegungen eingeweiht gewesen sein dürfte, wurde als Leutnant der Reserve sofort nach der Rückkehr aus Murmansk zur Kriegsmarine eingezogen und fiel bereits am 8. Mai 1941 bei der Versenkung des Hilfskreuzers PINGUIN, ohne sein Wissen über die Ereignisse während der 187. Rundreise der BREMEN mit der Öffentlichkeit geteilt zu haben.
11 Die Broschüre aus der Kriegsbücherei der Deutschen Jugend ist eine stark gekürzte Version der »Siegesfahrt«, die erst nach dem Auslaufen von New York einsetzt und diverse weitere Auslassungen aufweist, sonst aber mit dem »Urtext« identisch ist. Die beiden Geschichten der BREMEN aus der Mitte der 1950er Jahre sind, die 187. Rundfahrt betreffend, ebenfalls weitestgehend mit der »Siegesfahrt« identisch, wobei hier – politisch korrekt – die nationalsozialistischen bzw. deutsch-nationalen Propagandaexkurse der Originalversion fehlen und in der DDR-Fassung (1957) darüber hinaus im »Geschichtsteil« die Erwähnung bzw. Charakterisierung Stapelfelds, Stimmings, Heinekens u.ä. verloren gegangen sind. Allerdings sind verschiedene Druckfehler aus der »Siegesfahrt«, die in der Westausgabe der Geschichte der BREMEN korrigiert wurden, in der Rostocker Ausgabe noch enthalten, ebenso wie andere, politisch eigentlich »verfängliche« Bemerkungen, wie der Seitenhieb auf die polnische Marine (S. 99).
In der »Lebensfahrt«, nach dem Krieg unter dem Titel »Männer – Schiffe – Ozeane« ebenfalls neu aufgelegt, welche eigentlich eine (Auto-)Biographie von Adolf Ahrens ist, nehmen die dreieinhalb Monate der Murmansk-Fahrt immer noch mehr als ein Drittel des Seitenumfanges ein. Auch dieser Text ist durchgehend deutlich als zusammengefasste bzw. zusammengestrichene und leicht variierte Version der »Siegesfahrt« zu erkennen, die hier auf genau ein Drittel ihres ursprünglichen Umfanges schmilzt, ohne jedoch Informationen einzubüßen.
12 Diese Vermutung wird auch dadurch gestützt, dass die ebenfalls von Christian Hilker aufgezeichnete Geschichte der BREMEN (1957), wie erwähnt, nur unwesentlich gekürzt sogar in der DDR erschien, während nur wenige Jahre zuvor die Kriegspublikationen (»Siegesfahrt«, »Lebensfahrt«, »Die BREMEN schlägt sich durch«) noch auf der »Schwarzen Liste« der »auszusondernden Publikationen« der SBZ gestanden hatten. Anstoß genommen wurde also offensichtlich am Inhalt, nicht an den Autoren.

13 Nach seinem Abschied von der aktiven Seefahrt und dem Ende des Krieges gehörte Adolf Ahrens von 1949 bis 1953 als Abgeordneter der Deutschen Partei dem ersten Deutschen Bundestag an.
14 So hätte sich z.B. eine »werbewirksamere« Herausstellung der Tatsache, dass durch die Nicht-Umkehr 1700 Passagiere sicher vor dem Krieg »gerettet« worden waren, bei den auffälligen Herausgabedaten der drei Nachkriegsbücher (während der Bundestagswahlkämpfe 1949, 1953 und kurz vor dem anstehenden 100-jährigen Lloydjubiläum) geradezu angeboten.
15 Vgl. Bober: Schnelldampfer BREMEN, S. 11-39.
16 Bobers Zusammenfassung ist darüber hinaus auch mit diversen Flüchtigkeitsfehlern behaftet, die sich bei der Lektüre der »Siegesfahrt« leicht durch deren notorisch komplizierte Datierungen und – bei unaufmerksamem Lesen – verwirrende Formulierungen ergeben. Beispielsweise spricht Ahrens am Anfang des Buches noch von der 187. Rundreise, formuliert dann aber kurz vor dem Ende in *nahezu 190 Rundreisen* um (S. 146), und prompt bezeichnet Bober die Murmansk-Fahrt als *190. Rundreise* (S. 17), wobei er behauptet, diese Rundreise hätte mit dem Auslaufen aus New York begonnen. Des Weiteren verlegt Bober das Einlaufen in die Kola-Bucht und das Anlaufen Bremerhavens jeweils um einen Tag nach hinten, was unter der Voraussetzung, dass die Angaben der »Siegesfahrt« entnommen sind, kaum verwundert, da nur ein sehr genaues Mitrechnen die exakten Datierungen ermöglicht.
17 *Diese Darstellung, die das Ende des berühmten Vorkriegs-Schnelldampfers BREMEN in novellistischer Form darstellt, beruht auf Tatsachen. Die Unterlagen stammen von Kapitän Heinz Lorenz, dem letzten Kapitän der BREMEN, der auch das Manuskript las, überprüfte und ergänzte. Ferner standen dem Verfasser Unterlagen aus dem Reichssicherheitshauptamt zur Verfügung sowie außer umfangreichem Material über das Schiff und seine Reisen – soweit es die Flucht der BREMEN nach Murmansk und deren Rückführung betrifft – Dokumente aus der Hand des früheren Marineattachés bei der Deutschen Botschaft in Moskau, Kapitän zur See Norbert von Baumbach* (Brennecke: Luxusliner, S. 5). – Trotz dieser imposanten Quellenangabe lässt sich fast der gesamte, auf die 187. Rundreise bezogene Text auf Ahrens (oder Tschira) zurückführen, wobei oft, ähnlich wie bei Bober, noch die ursprünglichen Formulierungen wiederzuerkennen sind.
18 Brennecke: Luxusliner, S. 44.
19 Das Emblem des NDL wird als *zwei gekreuzte Schlüssel* beschrieben (S. 46), die Evakuierung des Vorschiffes für den Havariefall damit begründet, dass die Besatzungsmitglieder dann *bei Gefahr sofort zur Stelle* wären (S. 69) etc.
20 Ahrens wird bereits auf der Fahrt nach New York als Kommodore bezeichnet, die Funkstille als eingehalten bezeichnet (S. 273) und bereits bei Ahrens' Ausfahrtsansprache in New York Murmansk als Fahrtziel angegeben (S. 275).
21 U.a. sind dies das von Kommodore Ahrens so sorgfältig verschwiegene Warntelegramm QWA 8 mit dem sofortigen Umkehrbefehl (S. 273) und die – im Zusammenhang mit COLUMBUS erwähnte – Tatsache, dass die deutschen Handelsschiffe seit dem 26. August der Marineleitung, korrekter dem Reichsverkehrsministerium unterstanden (S. 275).
22 Dieser wird bezeichnenderweise als wichtigster Rezensent gleich zweimal auf dem Schutzumschlag zitiert und so das Werk bereits äußerlich aus dem Bereich der Wissenschaft in den des Thrillers entrückt.
23 Huchthausen: Shadow Voyage, S. 29f.
24 Kludas: Geschichte, S. 50f., 140-142, sowie ders.: BREMEN und EUROPA, S. 175-183.
25 Dinklage: Handelsflotte, S. 22-27, 152-160. Die ursprüngliche Publikation erschien 1971, vier Jahre nach dem Tod des Autors, als Teil 1 eines zweibändigen Werkes. Die einbändige Fassung von 2001 ist textlich – zumindest was die für dieses Thema relevanten Teile angeht – unverändert.
26 U.a. datiert er die auf Anordnung der Steamboat Inspection durchgeführten Boots- und Feuerlöschmanöver auf den 29. August (Dinklage, S. 153), während Kommodore Ahrens (S. 65ff.) und Hanns Tschira (S. 54-56) den Morgen des Abfahrtstages, also den 30. August, angeben, Walter Renneberg dagegen die Bootsmanöver und die zugehörige Schwimmwestenzählung auf beide Tage verteilt. Die Tarnung begann laut Ahrens (S. 105ff.) und Tschira (S. 70ff.) erst am 3. September, nicht am 1. bzw. 2., wie Dinklage impliziert (S. 155). Hier allerdings erhält er Rückendeckung von Renneberg, der den Beginn der Tarnung ebenfalls auf den 1. September, und zwar noch vor die Meldung vom Einmarsch deutscher Truppen in Polen legt. Leider lassen sich aus der Kladde des Logbuches keine Rückschlüsse darüber ziehen, ob die Wetterlage einen Außenanstrich am 1./2. überhaupt zuließ, da in ihr das Wetter – entgegen aller Beschreibungen von unsichtigem Wetter, Nebelbänken, ständigen Schauern etc. – in der ersten Septemberwoche durchgehend nur als *mäßig bewölkt* angegeben wird. Für weitere problematische Datierungen vgl. u.a. Anm. 65 und 71.
27 Ahrens: Siegesfahrt, S. 13.
28 Dafür, dass ihm das Nichtdurchfahren der Netzsperren nicht etwa als Schwäche oder seemännisches Unvermögen ausgelegt wird, sorgt etwas später die stolze Beschreibung der Durchfahrt durch die in Cherbourg ausgelegten Sperren, deren extrem verengte Durchfahrt die BREMEN diesmal nicht am Anlegen an der Pier hindert (Ahrens: Siegesfahrt, S. 14).
29 Vgl. Dinklage: Handelsflotte, S. 23.
30 Pikanterweise ist ausgerechnet bei dem Datum dieses Tages in der »Siegesfahrt« (und auch in beiden Nachkriegsversionen) der 25. mit dem 28. August verwechselt worden (Siegesfahrt, S. 22, BREMEN 1957, S. 35, BREMEN 1956, S. 37), während die Autobiographie das korrekte Datum angibt (Männer – Schiffe – Ozeane, S. 185).
31 Huchthausen: Shadow Voyage, S. 32.
32 *Wir beschließen, die Reise fortzusetzen, von dem üblichen Dampferweg aber abzuweichen, um möglichst nicht gesehen zu werden* (Ahrens: Siegesfahrt, S. 25).
33 Vgl. Renneberg: Eintragung für den 3. September, sowie Tschira: BREMEN kehrt heim, S. 74.

34 Vgl. Ahrens: Siegesfahrt, S. 28-31, 38f.
35 Vgl. Dinklage: Handelsflotte, S. 24.
36 Kludas: Geschichte, S. 50. Dinklage gibt außerdem noch 43° nördlicher Breite an (Handelsflotte, S. 152).
37 Ohne den Kapitänsbericht oder auch nur die Reinschrift des Logbuches vorliegen zu haben, erübrigen sich Spekulationen darüber, wie es zu dieser Diskrepanz kommt, zumal die durch Funkpeilung ermittelte Position am 28. August 12° Unterschied zur eigentlich zu übernehmenden Eintragung des Vortages aufweist, es also auch einen Verlust beim Mitkoppeln der Position gegeben haben könnte. Hierdurch wird aber auf keinen Fall die gesamte Positionsdiskrepanz erklärt. Bei Rückrechnung der durch Funkpeilung ermittelten Position mit den gutgemachten Längengraden wären 56° W ungefähr am Mittag des 26. August, also immer noch einen Dreivierteltag nach Erhalt von QWA 8, erreicht gewesen, mithin ungefähr zu der Zeit, als Kapitän Ahrens den ersten Funkspruch an das Verkehrsministerium absandte. Mutmaßungen darüber, ob die Diskrepanz also durch eine fehlerhafte Übertragung der Schiffsorte, eine unkorrekte Angabe im Kapitänsbericht oder schlicht durch die Fehlinterpretation des letzteren durch Ludwig Dinklage zustande kommt, sind ohne das Vorliegen des Berichtes müßig. Ebenso schickt es sich ohne weitere Hinweise nicht, aus der Tatsache, dass die Kladde des Logbuchs in Kapitän Ahrens' Besitz verblieben ist, irgendwelche Schlüsse zu ziehen.
38 *Entfernung bis New York 700 Seemeilen, Heizöl für drei Tage. Für Admiralität: Spanien unmöglich, Havanna möglich. Beabsichtige die Fahrgäste in New York auszubooten und dann nach Havanna auszulaufen* (zitiert nach Dinklage: Handelsflotte, S. 153).
39 Kludas: Geschichte, S. 50. In ders.: BREMEN und EUROPA ignoriert Kapitän Ahrens *diesen eindeutigen Befehl* (S. 175).
40 Dinklage: Handelsflotte, S. 152f.
41 Dinklage: Handelsflotte, S. 153. Hervorhebung durch die Verfasserin.
42 Ahrens: Siegesfahrt, S. 24.
43 So endet der »Meinungsaustausch« mit Warning über die von Ahrens kreierte Mischung der Anweisungen aus QWA 8 und 9 in der bereits beschriebenen Befolgung des Befehls aus QWA 7, nämlich ausschließlich dem Abweichen vom Dampfertreck und der genauen Beobachtung des potenziell feindlichen Funkverkehrs (Siegesfahrt, S. 25). Textimmanent sind Ereignisse und die aus ihnen folgenden Entscheidungen durchaus stringent dargestellt. Erst die Kenntnis der tatsächlichen Warntelegramme und Sonderanweisungen entlarvt die Fiktion.
44 Erstaunlicherweise lässt er diesen tatsächlich von *halb über den Atlantik* sprechen (S. 25), was, wie gesehen, der Wahrheit viel näher kommt als der im Kapitänsbericht angegebene 56. Längengrad.
45 Ahrens: Siegesfahrt, S. 25.
46 Laut Dinklage ist in Ahrens' Telegramm von sechs Diplomaten die Rede (Dinklage: Handelsflotte, S. 152).
47 Ahrens: Siegesfahrt, S. 25.
48 Dinklage: Handelsflotte, S. 152.
49 Die von Peter Huchthausen vorgetragene Behauptung, Kapitän Ahrens' Handlungsweise wäre durch dessen Wunsch geleitet gewesen, Marine und Verkehrsministerium zu zeigen, wer die Befehlsgewalt über sein Schiff habe (*he had told Berlin what he was going to do instead of asking;* Shadow Voyage, S. 42), darf wohl getrost als weiteres Beispiel für Huchthausens blühende Phantasie angesehen werden, wenn die oft unglücklichen, selbstbeweihräuchernden Formulierungen und das Nichteingestehen der Befehlsbefolgung in den Texten von Kapitän Ahrens eine derartige Charakterisierung seiner Person auch nicht völlig abwegig erscheinen lassen.
50 Vgl. u.a. Brennecke: Luxusliner, S. 45.
51 Seine Formulierung: *Außerdem werden wir in New York unsere 1700 Passagiere los* (Siegesfahrt, S. 25) spricht nicht gerade für die Sorge um das Individuum Passagier.
52 Ahrens: Siegesfahrt, S. 29. Vgl. dazu auch Dinklage: ... *die Lloyd-Tradition, jeden Fahrgast dort an Land zu setzen, wohin er seinen Fahrschein gebucht hat* (Handelsflotte, S. 159).
53 Vgl. Kludas: BREMEN und EUROPA, S. 175.
54 Vgl. dazu »Siegesfahrt«, S. 15-47, in denen er dieses Thema in nur leichter Variation und oft mit – aus heutiger Sicht – unfreiwilliger Komik ständig wieder aufgreift.
55 Vgl. auch Tschira, der für den Ankunftstag in New York darüber berichtet, dass Besatzung und Passagiere per Anschlag von der »gekürzten Zusammenfassung« von QWA 8 und 9 informiert wurden: *28. August … »Alle deutschen Schiffe haben Anweisung erhalten, neutrale oder Häfen befreundeter Nationen anzulaufen«* (BREMEN kehrt heim, S. 24).
56 Zitiert nach Dinklage: Handelsflotte, S. 153.
57 Vgl. Funkspruch vom 27. August: *Havanna möglich*, s.o.
58 Für die nicht wieder gutzumachende Verwirrung, die dieses nicht eindeutige Warntelegramm unter den heimkehrenden deutschen Handelsschiffen auslöste, vgl. Dinklage: Handelsflotte, S. 24f.
59 Zitiert nach Dinklage: Handelsflotte, S. 24.
60 Ahrens: Siegesfahrt, S. 34f.
61 Vgl. Dinklage: Handelsflotte, S. 154.
62 Bereits in seinem ersten Gespräch mit Drechsel und Schröder am 29. August in New York tut er seine Absicht kund, das Schiff nach Deutschland zurückzubringen (Ahrens: Siegesfahrt, S. 48). Dass er dabei die Vermeidung des Englischen Kanals wieder als seine eigene Idee, statt wie bekannt als Teil der Warnmeldung 7 darstellt, ist ein weiteres, typisches Beispiel für seinen Widerwillen gegen das Eingeständnis ihm übergeordneter Befehlsstrukturen.

63 Die erste Fassung von Walter Rennebergs Aufzeichnungen ist zwar im Stil eines Tagebuchs gehalten und liegt nur in Form eines Manuskripts vor, allerdings muss es sich um eine Abschrift des etwaigen wirklichen Tagebuchs handeln, da das Manuskript einen eigenständigen Titel und Untertitel aufweist, der bereits eine Datierung des Endes der Reise in Murmansk enthält und darüber hinaus mit dem Hinweis überschrieben ist, dass sich Renneberg alle Veröffentlichungsrechte vorbehält. Somit ist es durchaus möglich, dass die einzelnen Einträge bereits eine retrospektive »Edition« erfahren haben.
64 Ahrens: Siegesfahrt, S. 93f.
65 Vgl. Dinklage: Handelsflotte, S. 155. Angesichts der Tatsache, dass Dinklages Text mehrere Datierungsfehler (u.a. von QWA 13) aufweist, und des Fehlens weiterer Quellen ist allerdings auch denkbar, dass Kapitän Ahrens' Darstellung dieses Mal richtig ist. Da dieser aber bereits wiederholt externe Befehle »unterschlagen« und den Inhalt als eigene Idee ausgegeben hat, ist wohl eher Dinklages Version Glauben zu schenken.
66 Ahrens: Siegesfahrt, S. 109.
67 Vgl. Tschira: BREMEN kehrt heim, S. 76. Ahrens selbst erwähnt diese Tatsache nicht.
68 Ahrens: Siegesfahrt, S. 110.
69 Zitiert aus Dinklage: Handelsflotte, S. 26.
70 Vgl. Ahrens: *... da müssen wir unsere eigenen Pläne wohl begraben ... Befehl ist Befehl* (Siegesfahrt, S. 110).
71 Dinklage datiert QWA 13 auf den 6. September (Handelsflotte, S. 26). Es muss sich hierbei jedoch um einen Fehler handeln, da die BREMEN zu diesem Zeitpunkt bereits in den Kola-Fjord einlief (vgl. auch Kludas: Geschichte, S. 142, und Tschira: BREMEN kehrt heim, S. 82). Huchthausen dagegen verrechnet sich in die entgegengesetzte Richtung und legt die Anweisung zum Anlaufen von Murmansk als QWA 10 auf den 30. August (Shadow Voyage, S. 90), was sowohl vom Datum als auch von der Zählung der Warntelegramme her völlig abwegig ist, während Jochen Brennecke ausnahmsweise Bezeichnung, Inhalt und Datierung des Murmansk-Telegrammes richtig wiedergibt, und das, obwohl die Bezeichnung »QWA 13« bei seinen Haupt-Quellentexten von Kommodore Ahrens und Hanns Tschira nicht angegeben wird und sich so als eine der wenigen wirklichen Zusatzinformationen in Brenneckes Darstellung herausstellt.
72 Die ursprüngliche Formulierung, *den Existenzkampf des Vaterlandes in einem abgeschiedenen Winkel abzuwarten* (Siegesfahrt, S. 140), wurde in den jüngeren Texten erwartungsgemäß ersatzlos gestrichen (BREMEN 1956, S. 143), ebenso wie die in »Siegesfahrt«, S. 146 leicht variierte Wiederholung (BREMEN 1956, S. 148).
73 Vgl. Ahrens: Siegesfahrt, S. 138f. Keines der beiden Tankschiffe wird von Kapitän Ahrens, der nur die Ankunft des ersten beschreibt, namentlich erwähnt. Eventuell war zumindest das Eintreffen des zweiten Schiffes, welches das Auslaufen der BREMEN aus Murmansk überhaupt erst möglich machte, noch weniger ein »Zufall« als der von Ahrens für die RIEDEMANN postulierte.
74 Vgl. Ahrens: Siegesfahrt, S. 145ff.
75 Diese Geheimhaltung war besonders wichtig geworden, nachdem der wahrscheinliche Aufenthaltsort der BREMEN durch den Zeitungsbericht des heimgekehrten niederländischen Kochs Post bekannt geworden war, wenn er auch von offizieller Seite noch geleugnet wurde. Vgl. dazu u.a. Dinklage: Handelsflotte, S. 157.
76 Zu den genauen Anweisungen vgl. Dinklage: Handelsflotte, S. 158.
77 Vgl. hierzu Kludas: Geschichte, S. 142.
78 Die sonst als so extrem wachsam beschriebenen Ausguckgänger müssen nach dem Eintreffen der Flugzeugeskorte wohl weniger effektiv geworden sein. Allerdings war die 124-köpfige Restbesatzung auch seit zweieinhalb Tagen quasi ununterbrochen gefordert gewesen.
79 Vgl. Ahrens: Siegesfahrt, S. 165.
80 Auch für eine Diskussion über Recht und Unrecht des unbeschränkten U-Boot-Krieges, die Versenkung der ATHENIA und die daraus resultierenden, oft widersprüchlichen bis unlogischen Befehle auf deutscher und britischer Seite ist an dieser Stelle nicht der Ort, da hier die Entscheidungen von Lieutenant Commander Bickford von der SALMON nicht zur Debatte stehen.
81 Ahrens: Siegesfahrt, S. 165.
82 Zu dem von britischer Seite vorgebrachten Argument, nur die gnädige Geste der klar in Schussposition befindlichen SALMON hätte die BREMEN entkommen lassen, vgl. u.a. Kludas: Geschichte, S. 142.

The 187th Round Trip of the Bremen (IV). The Captain's Extraordinary Decisions and Their Treatment in Literature

Summary

Despite omnipresent rumours of imminent war, the flagship of the Norddeutscher Lloyd, the express steamer Bremen (IV), left Bremerhaven on 22 August 1939 for her 187th round trip to New York. After scheduled stops in Southampton and Cherbourg, the number of passengers on board had risen to more than 1,700. Many of them were Americans who saw the Bremen as their last opportunity to leave Europe before the outbreak of war – a correct assessment, as it turned out.

Citing the presence of precisely these passengers as well as the German diplomats among them who were heading towards their posts abroad, Captain Ahrens remained en route to New York even after all German merchant vessels had been ordered to turn around. The ship arrived safely at its destination on 28 August. Although she had been scheduled to return immediately, the Bremen was initially prevented from setting sail again by the Neutrality Act which had been signed by the U.S. president only shortly beforehand. Finally setting off on 30 August, Captain Ahrens succeeded in reaching Murmansk in the Soviet Union – a temporary ally – without incident on 6 September. Although the mooring had originally been considered to be safe, the harsh arctic winter caused the captain to consider another attempt of bringing his ship home. In December, the Bremen once again succeeded in running the British blockade.

Captain Ahrens had already been awarded the honourable title of commodore in September 1939 for having brought the ship back from the U.S. During the war years, several publications on the Bremen's last voyage were issued under his name, quite evidently intended as propaganda. Comparisons with other sources, however, clearly reveal that his depictions of the events – like those of many other authors as well – are extremely free interpretations of what actually happened. A particularly conspicuous aspect of the commodore's publications is his failure to mention various orders issued by the Reich Transport Ministry and the supreme command of the German navy, most significantly the telegram ordering him to turn back, which he had ignored.

Commodore Ahrens's account was thus incomplete to the point of distorting the truth, and his post-war publications differed from his previous ones only slightly. As a result, there have since been a wide range of speculations as to whether he really was guilty of open refusal to obey orders and, if so, what could have moved him to take this highly dangerous step.

La 187ème traversée du BREMEN (IV). Les étonnantes décisions du commandement du navire et la façon dont elles furent traitées par écrit

Résumé

Malgré les rumeurs de guerre omniprésentes, le navire amiral de la Norddeutsche Lloyd, le paquebot rapide BREMEN (IV), quitta Bremerhaven le 22 août 1939 afin d'effectuer son 187ème circuit vers New York. Après les escales régulières à Southampton et Cherbourg, le nombre des passagers était passé à plus de 1700. Nombre d'entre eux étaient des Américains qui voyaient le BREMEN comme la dernière possibilité de quitter l'Europe avant que n'éclate la guerre, ce qui devait s'avérer juste par la suite.

Avec l'indication de ces passagers justement – et parmi eux, des diplomates allemands qui se rendaient à leurs postes à l'étranger –, le capitaine Ahrens, bien qu'ayant reçu l'ordre de faire demi-tour adressé aux navires marchands allemands, poursuivit le cours sur New York. Le navire arriva à bon port le 28 août. Toutefois, jusqu'au 30 août, le BREMEN fut empêché de repartir immédiatement comme prévu, en raison du Neutrality Act (loi de neutralité) que les USA venaient juste de faire entrer en vigueur. Mais le capitaine Ahrens réussit à rejoindre Murmansk le 6 septembre, en Union soviétique devenue entre-temps alliée du Reich. L'arrivée de l'hiver arctique ayant rendu peu recommandable l'ancrage supposé sûr, en décembre fut finalement tenté – avec succès – le passage des lignes de blocus britannique.

C'est aussi durant la guerre que sortirent sous le nom du commodore Ahrens – il avait déjà été récompensé par le titre honorifique en septembre 1939 pour ses mérites lors du rapatriement du navire – plusieurs parutions de propagande concernant la dernière traversée du BREMEN. En comparaison avec d'autres sources, il faut cependant constater que ses relations des faits, tout comme quelques autres encore, traitent très librement les évènements réels. Ce qui frappe particulièrement dans les publications du commodore, c'est qu'il tait les divers ordres du ministère des transports du Reich ou du commandement supérieur de la Marine, avant tout le télégramme qui lui ordonnait de faire demi-tour et qu'il n'a pas respecté.

Les versions du commodore Ahrens, qu'elles soient lacunaires ou déformatrices, dont les publications d'après-guerre ne diffèrent que peu des précédentes, laissent cours depuis lors à de nombreuses spéculations: en continuant la traversée vers New York, s'est-il vraiment rendu coupable d'un refus ouvert d'obtempérer aux ordres, et si c'est le cas, quels sont les motifs qui l'incitèrent à franchir ce pas qui aurait pu s'avérer dangereux.